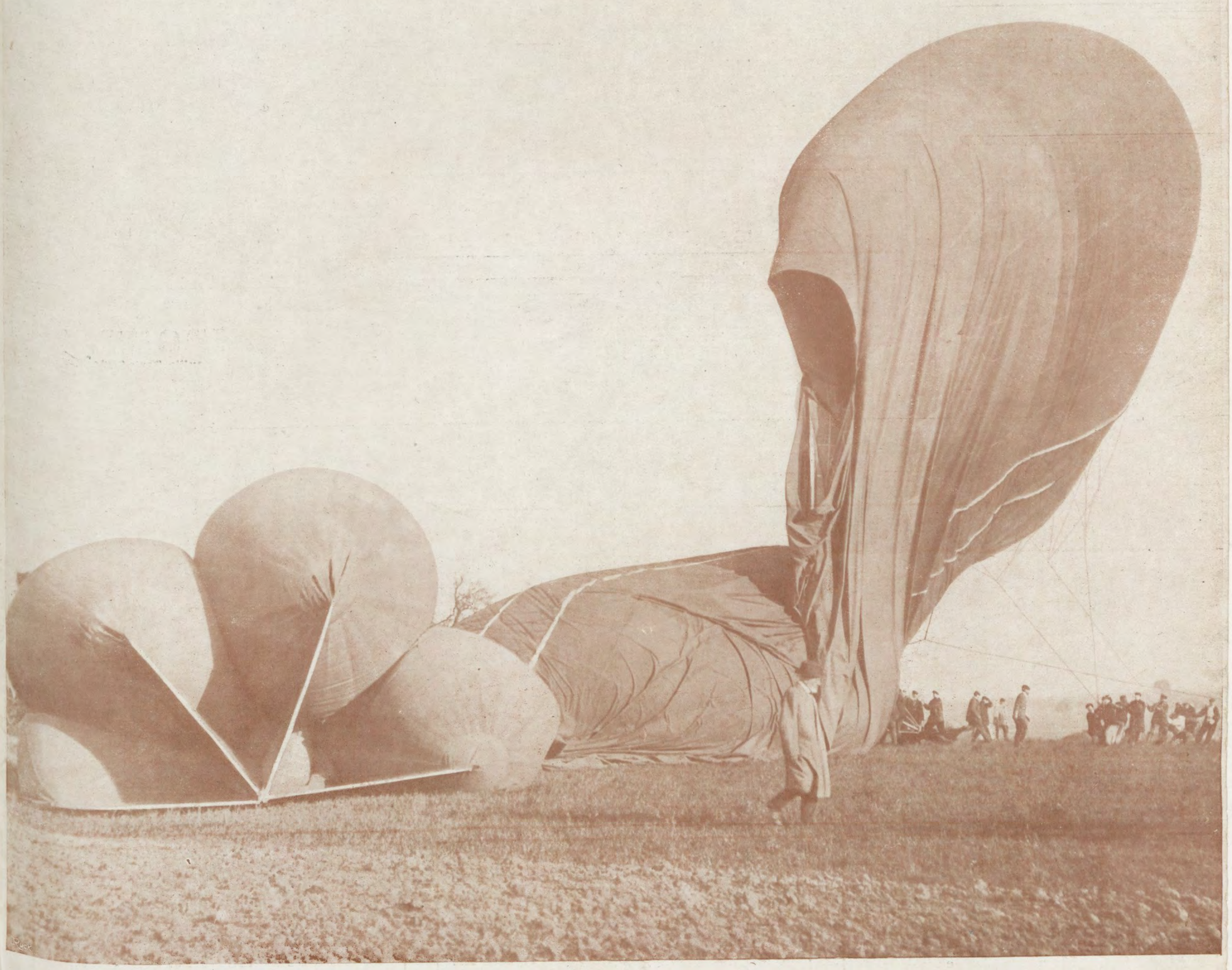
12e Année — N° 582 — Le Numéro : 50 centimes. (Étranger : 60 centimes). — 13 Novembre 1909 — Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR



L'ACCIDENT DE L'*ESPANA*

Le dirigeable à demi dégonflé à Frémainville.

(Voir page 355.)

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS
90, aven. des Champs-Elysées et 9, aven. de l'Opéra.

Abonn : *France 24 fr. — Étranger 28 fr.*
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les suppléments au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.

LES ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie PEUVENT ÊTRE LUES PAR TOUT LE MONDE

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

FLIRT

PARFUM ULTRA PERSISTANT

ED. PINAUD

18, Place Vendôme . PARIS

Photographie d'Art *FEMINA*

Hôtel de *FEMINA* **BON** de réduction de 5% sur les tarifs

Il suffit de présenter ce bon 90, Avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise.

Les Abonnés ont droit à 10 0/0

(Sur présentation de leur quittance d'abonnement)

---

50 Ans de Succès **LINIMENT GENEAU**

Plus de FEU — Plus de HARES

MARQUE DE FABRIQUE

Seul TOPIQUE remplaçant le ***FEU*** sans douleur ni chute du poil. Guerison rapide et sûre des ***Boiteries, Molettes***, Ecarts, ***Foulures***, Vessigons, Engorgements des jambes, ***Suros***, Eparvins, etc.

DÉPÔT : 165, Rue St-Honore, Paris et dans les Princip Pharmacies

---

SAVON BELFLOR

L.T. PIVER

PARIS

PHOTOGRAPHIE DES COULEURS

PLAQUES LUMIÈRE AUTOCHROMES

POUR CATALOGUES ET TOUS RENSEIGNEMENTS S'ADRESSER

À LA SOCIÉTÉ **LUMIÈRE** À LYON - MONPLAISIR

PLUS DE CHEVAUX BOITEUX

Guérison radicale et sûre

par

L'ASPLINTO

des

Suros, Courbes, Eparvins, Molettes, Vessigons, Efforts, etc.

SANS INTERRUPTION DU TRAVAIL

Indispensable aux chevaux de Selle, de Course, etc.

Brochure explicative franco sur demande

PRIX : 3 fr. 75 — 6 fr. 50 — 9 fr. 25.

En Vente: Dr J. RENARD, 142, Avenue de Clichy — PARIS

TACHES de ROUSSEUR

TACHES EN GÉNÉRAL

Disparition garantie par traitement

ABSOLUMENT NOUVEAU

appliqué par Docteur lui-même.

Pas de Vente de Produit.

Ecrire: Dr GIRARD, 9ter, r. Albouy

— PARIS —

---

si vous souffrez des **HÉMORROÏDES**

Prenez le matin dans un demi verre d'eau deux cuillerées de

RUBINAT LLORACH

A. FORMIGYN

La voiture de ville la plus agréable est le

Petit Landaulet

Vinot Deguingand

12 HP. 4 cyl.

29 Quai National Puteaux.

Fabrication en Angleterre. Maison d'ingénieurs, bien connue, ayant ateliers parfaitement agencés et pouvant travailler jusqu'à n'importe quel degré de précision, désire entreprendre en Angleterre (d'accord avec les stipulations de la loi sur les brevets d'invention) la fabrication de moteurs pour aéroplanes. Ecrire à "1466" Sells Advertising Offices, Fleet Street, Londres (Angleterre).

Lire *Je sais tout=Noël*

PARAISSANT LE 15 NOVEMBRE

QUINOL

ANTISEPTIQUE IDÉAL

Incomparable par son énergie, ni caustique, ni toxique, ni corrosif, ni vénéneux.

HYGIÈNE de la BOUCHE, de la GORGE, du NEZ et de la PEAU. — FEUX du RASOIR. — SUEURS FÉTIDES. HYGIÈNE du FUMEUR. — TOILETTE. — PLAIES, PIQURES, COUPURES, BRULURES, MORSURES. DÉSINFECTION des FOSSES, ÉVIERS, etc.

Prix: 1 fr. 50 dans toutes les bonnes Pharmacies.

VOLTAIRE, articule avec Tablette pour MALADE OPPRESSÉ

DUPONT

10, rue Hautefeuille, Paris (VIe)

TÉLÉPHONE 818-67

Envoi Franco du Catalogue

Aucune Succursale

LIBRAIRIE PIERRE LAFITTE ET Cie = 90, Avenue des Champs-Élysées = PARIS

NOUVEAUTÉS DE DÉCEMBRE

LIVRES D'ÉTRENNES

BLAISE ET BABETTE, par Rodolphe Bringer.
Illustrations de H. Morin (relié tranches).. .. .. **12 fr.**

ROSETTE, par Fr. Funck-Brentano et A. de Lorde.
Illustrations d'après Watteau (relié tranches).. .. .. .. **9 fr.**

Le Volume cartonné (8 fac-similé en couleurs) **1 fr. 95**

VOLUMES A 3 fr. 50

ANNA L'AVENTUREUSE, par Philipps Oppenheim.
Traduit par Eve-Paul Margueritte. Préface de Paul Margueritte.

L'OPÉRA ROMANESQUE, par P.-B. Gheusi.

EN SOUSCRIPTION

CONSTANT COQUELIN

Magnifique album en couleurs

:: sur papier de grand luxe ::

Tirage limité à 500 exemplaires

L'album .. .. 100 fr.

IDÉAL-BIBLIOTHÈQUE

1er Décembre

Le Crime de Gramercy Park

Par A.-K. GREENE

Traduit par J. H. Rosny. Illustrations de Malteste

Broché : **0.95** = Relié : **1.50**

EN SOUSCRIPTION

Le Livre d'Or de la Conquête de l'Air

Un ouvrage unique sur l'aéronautique et l'aviation

TIRAGE LIMITÉ A 500 EXEMPLAIRES

L'exemplaire 100 fr.

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. November 13d 1909.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.

13 Novembre 1909 — N° 582
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

BRAVO L'ARRIÈRE!

C'est une des tâches les plus ardues, pour les arrières de football association, que de dégager leur camp lorsque la balle est dribblée de très près. C'est là le magnifique coup de pied qu'a réussi l'arrière de Chelsea, prenant le ballon juste au moment où l'avant adverse le fait rebondir devant lui, pour éviter l'interception de son dribbling. Nous avons pensé que cette magnifique photographie anglaise intéresserait tout spécialement les fervents du ballon rond, au moment où, dans tous nos clubs, la saison recommence à battre son plein.

LA QUESTION DU GRAND PRIX (1)

Courra-t-on en 1910? — Les idées de la Commission sportive — Pourquoi le marquis de Dion sera engagé — L'avenir de l'industrie française

La question du Grand Prix de 1910 est entrée dans une phase nouvelle. Se conformant aux vœux exprimés par le Comité de l'Automobile-Club de France, la Commission Sportive a décidé, en principe, l'organisation d'un Grand Prix pour l'année prochaine. En principe, seulement, car, dans la réalité, les choses en vont tout autrement. A cette organisation, la Commission a mis une condition, une seule, mais elle a, vous allez le voir, sa valeur; les engagements devront atteindre le nombre minimum de 45 voitures. Pourquoi 45? alors que, l'an dernier, le chiffre exigé était seulement de 40; alors que ce chiffre de 45 n'a pour ainsi dire jamais été atteint dans les grandes épreuves de l'A. C. F.? Cette clause de 45 est tout simplement prohibitive. C'est un étranglement non dissimulé du Grand Prix.

Il pouvait difficilement en être autrement. Le sport automobile, en France, souffre d'un mal profond qui a ses sources dans son organisation même; il est dirigé par des constructeurs. Voyez ce qui se passe pour le cyclisme. On a pu dire beaucoup de mal de l'U. V. F. Mais il est certain que le sport professionnel y est régi avec une indépendance complète et une énergie réelle, parce que ses dirigeants n'ont aucun rapport avec les fabricants de bicyclettes. Les membres de la Commission Sportive sont, en tant que constructeurs, opposés à une épreuve à laquelle, pour la plupart, ils ne participeront pas; il est donc bien naturel qu'en tant qu'officiels, ils n'apportent pas à son organisation un enthousiasme trop chaleureux.

Si nous examinons, en effet, les épreuves organisées par l'A. C. F. sur un circuit fermé, nous constatons que le chiffre de 45 voitures a été dépassé une seule fois, en 1908, pour le second Circuit de Dieppe, où le nombre des engagés s'éleva à 49. Il ne fut que de 29 pour le Circuit d'Auvergne en 1905, de 34 en 1906 pour le Circuit de la Sarthe et enfin de 38 pour le premier Circuit de Dieppe, en 1907.

L'an dernier, alors que l'idée de derrière la tête était bien de supprimer l'épreuve, le nombre des engagements était fixé à 40. Il atteignit, je crois, la demi-douzaine, personne ne voulant plus entendre parler de course. Cette année, un mouvement contraire se manifestait; une courte enquête indiquait que le nombre de voitures susceptibles de courir approcherait, au premier examen, de 35; en fixant le nombre minimum à 45, la course se trouve étouffée dans l'œuf.

Il ne nous appartient pas de prendre trop vivement position dans une question qui, en somme, intéresse avant tout les constructeurs d'automobiles. Ceux qui sont arrivés estiment qu'ils n'ont plus besoin de la course; si les jeunes, ardents de se faire une place au soleil, sont d'un avis contraire, qu'ils élèvent la voix et fassent connaître leur volonté.

Ce qu'en pense un ancien adversaire.

Mais il était intéressant, par contre, de connaître sur cette question l'avis d'un de ceux qui fut, depuis toujours, l'un des plus irréductibles ennemis de la course. Le marquis de Dion, on le sait, n'a jamais pris part à ce qu'on peut appeler une course de grosses voitures, jamais un moteur de course n'est sorti de ses usines. C'est donc avec un vif étonnement, que le monde de l'automobile a appris que le marquis de Dion apportait brusquement tout l'appui de son autorité aux courses de vitesse.

— Pourquoi je suis devenu partisan de la course de vitesse? La question, comme cela, nous déclare le marquis de Dion, est très mal posée. Je ne suis pas, je n'ai jamais été partisan des courses de vitesse, dites-le bien. Mais je suis, en revanche, absolument décidé à ne pas laisser l'industrie française mourir dans l'oubli.

Cette industrie formidable de l'automobile, créée de toutes pièces, avait chaque année deux moyens remarquables de se manifester: au point de vue commercial, par le Salon du Grand Palais; au point de vue sportif, par le Circuit français. A mon avis, le Salon était utile, les courses ne l'étaient pas.

J'ai dit maintes fois ce que représentait le Salon : la manifestation utilitaire de la puissance de l'automobile française. C'était en même temps, pour les petits, le seul moyen de se faire connaître, pour les nouveaux la seule façon de montrer au public ce qu'ils étaient capables de faire. Nous, les gros, nous avons pour nous la puissance de notre organisation, nos moyens de publicité, nos catalogues, nos agents répandus en France, en Europe, en Amérique. Au Salon, le public défilait devant tous. On a rayé, pour 1910, cette manifestation de notre calendrier industriel. Et cependant, nos voisins, les Anglais, vont ouvrir leur Salon, en même temps que les Américains ferment leurs portes à l'invasion de nos voitures.

Au moment où un marché comme celui des Etats-Unis se trouve diminué, il devenait urgent de protester contre ce dédain de tant de constructeurs français, qui semblaient devoir abandonner la lutte contre la concurrence étrangère, et oublier que le commerce est une guerre économique où l'armistice n'existe pas et où ceux qui refusent de lutter, doivent disparaître du monde commercial.

La décision dépend des constructeurs.

Nous avons pris, au Comité de l'Automobile-Club de France, une décision de principe. La course aura lieu en 1910, si les constructeurs veulent qu'elle ait lieu. Et voilà pourquoi, moi, qui n'ai jamais paru dans une course de vitesse, j'ai engagé trois voitures pour le cas où, comme on peut l'espérer, d'autres industriels se décideraient à abandonner leur politique de désistement.

J'étais autrefois aussi, il faut bien le dire, opposé à la course parce qu'elle était de nature à fausser les idées du public et à lui faire croire qu'il n'y avait qu'une bonne voiture, celle qui gagnait. Aujourd'hui, l'éducation du public est faite, et il n'y a pas à craindre de tels emballements. Il saura très bien faire la part de ce qui revient dans la victoire, au constructeur, au conducteur et à la chance.

Il convient, en outre, de remarquer que, si j'ai toujours considéré les courses de vitesse comme inutiles, c'est moins pour leur principe même, qui était alors dangereux, que pour leurs réglementations diverses. On en avait fait des courses des sortes de concours sur un point déterminé, et cette réglementation amenait la construction de voitures dangereuses, capables de fausser le jugement du public. Elles étaient monstrueuses, sans doute, anormales et trop puissantes, mais c'étaient néanmoins des voitures, parce qu'on leur imposait une limite, limite de poids, d'alésage, de consommation.

Aujourd'hui, par contre, pas de règlement; liberté absolue est laissée aux constructeurs pour le Grand Prix éventuel de 1910. C'est leur permettre de mettre en ligne l'engin qu'ils voudront. Rouleau énorme de trois tonnes ou voiturettes de 200 kilos, tout porte à croire que les engins qui sortiront des usines, suivant la conception de chacun, seront assez éloignés de ce que le public peut acheter comme voiture, pour qu'aucun entravement ne soit à craindre.

Le public est acheteur d'une voiture, il ne le sera pas d'un engin. Tout danger de fausser son jugement est, dès lors, écarté.

Ainsi, la course ne tendra plus vers la solution d'un problème, à savoir la voiture atteignant la plus grande vitesse, en se conformant à certaines restrictions données, mais la conception mécanique la plus puissante qui devra gagner le Grand Prix de 1910.

La course deviendra donc ainsi une pure manifestation de sport et, dès lors, il n'est pas inutile qu'elle ait lieu, parce qu'au moins, ainsi, nous pourrons peut-être reprendre aux Allemands et aux Italiens la réputation qu'ils se sont faites en gagnant, par deux fois, le Grand Prix de l'A. C. F. Battus, nous n'avons pas grand'chose à perdre; vainqueurs, nous avons tout à gagner.

J'ai donc tenu, en mettant mon nom en avant, à m'associer à un mouvement que je considère comme utile au point de vue national. La légende à l'étranger veut que les Français soient moins bons que leurs rivaux d'outre-frontière, parce qu'ils ont été battus deux fois; c'est cette légende qu'il convient de déraciner.

Il faut penser à l'aviation

Et puis, ajoute en riant le marquis de Dion, maintenant que l'aviation est née, elle va constituer un dérivatif pour les fous, qui se jetaient sur les voitures de vitesse; à présent, ils vont tous faire de l'aéroplane. Mais il ne faut pas que l'automobile se fasse éclipser par le plus-lourd-que-l'air. Les deux sports doivent se prêter une mutuelle assistance.

Vous savez qu'elle était ma conception pour ce qu'on pourrait appeler la Grande Semaine des Sports Mécaniques, qui se serait donnée sur les côtes de la Manche : Un jour d'automobile, le Grand Prix de l'A. C. F.; trois jours d'aviation sur piste, devant les tribunes même du Grand Prix, deux jours de canots automobiles et, le dernier jour, tous les aéroplanes rangés au haut de la falaise, partant ensemble au signal, vers la côte anglaise. Là, une demi-heure d'arrêt pour le ravitaillement et retour. Ce serait un spectacle inoubliable, un succès colossal. J'estime que les bateaux de toutes sortes seraient si nombreux, qu'ils formeraient entre les deux rives de la Manche une ligne ininterrompue. Il n'y aurait donc aucun danger pour les aviateurs.

Mais tout cela est subordonné au Grand Prix automobile. Si celui-ci ne se dispute pas, il faudra changer tout le programme, supprimer les canots et en revenir au meeting sur piste pour aéroplanes, terminé par une course de ville à ville, comme Paris-Bruxelles.

Ce serait dommage!

Ceux qui s'engagent

Espérons que le beau geste du marquis de Dion trouvera des imitateurs. Il ne reste plus guère que 15 jours avant la clôture des engagements; mais, on peut espérer que, d'ici là, le chiffre exigé sera atteint. Il ne sera toujours pas loin de l'être et, en cas de refus de l'A. C. F., il se pourrait qu'un autre groupement prît en mains l'organisation de la grande épreuve de 1910.

F.-A. WHEEL.

UN MERVEILLEUX MAGAZINE

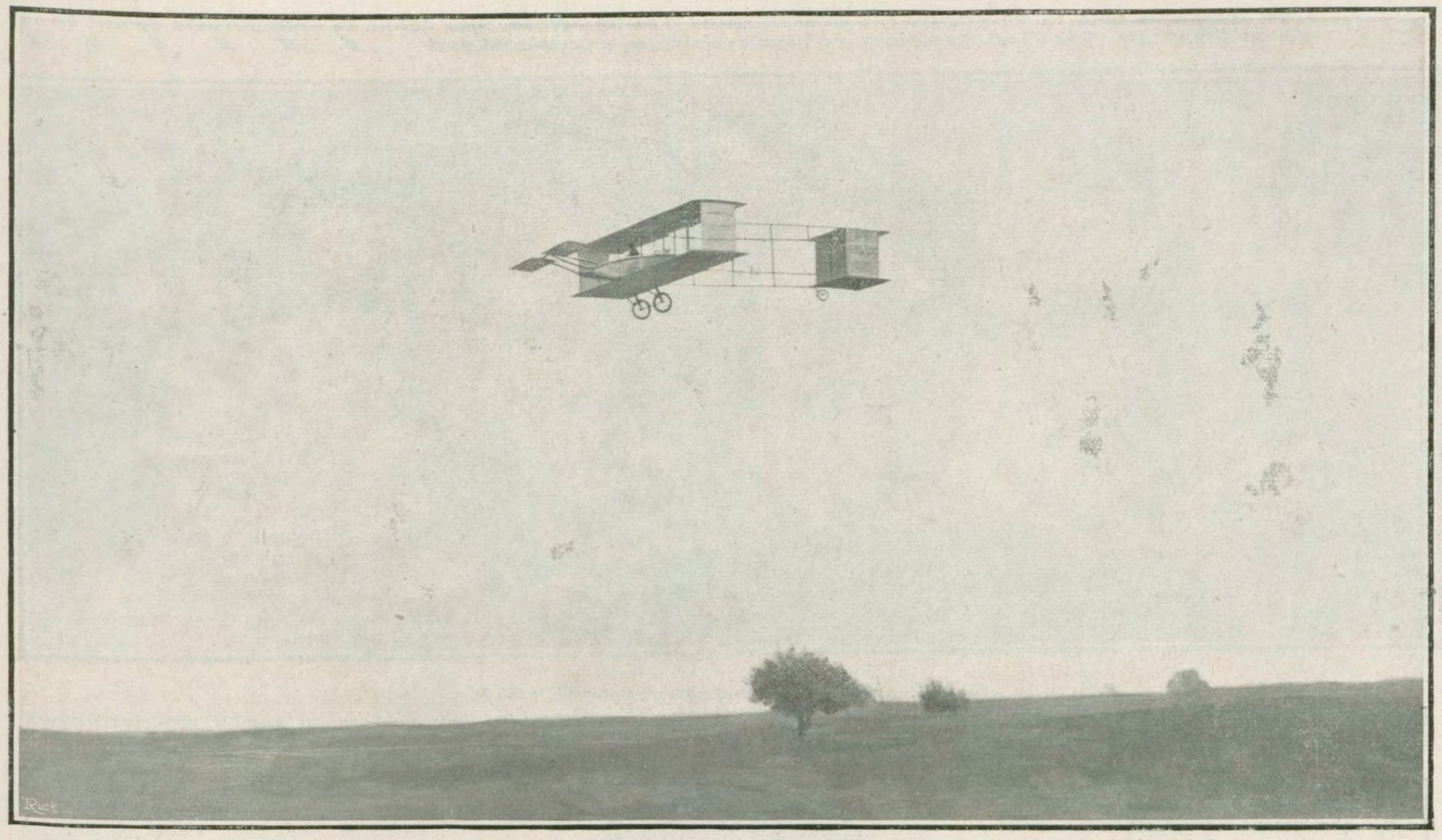
Il est difficile de rêver un Christmas-number plus parfait, sous tous les rapports, que le numéro de *Je sais tout-noël*, 15 novembre, qui sera mis en vente dans quelques jours. Aussi, le public va-t-il s'arracher cet incomparable album de luxe, qui ne coûte (exceptionnellement) que 2 fr., alors qu'il dépasse en beauté les magazines similaires vendus à l'étranger 3 fr. et 3 fr. 50.

Fac-simile de la couverture en couleurs de Je sais tout-noël, *dessinée par Georges Scott.*

Retenez donc auprès de votre libraire ce volume si fastueusement présenté, où s'est donné rendez-vous la plus brillante phalange d'écrivains et d'artistes d'aujourd'hui et qui, entre autres attractions, contient 64 pages en couleurs. C'est un chef-d'œuvre de l'édition périodique illustrée.

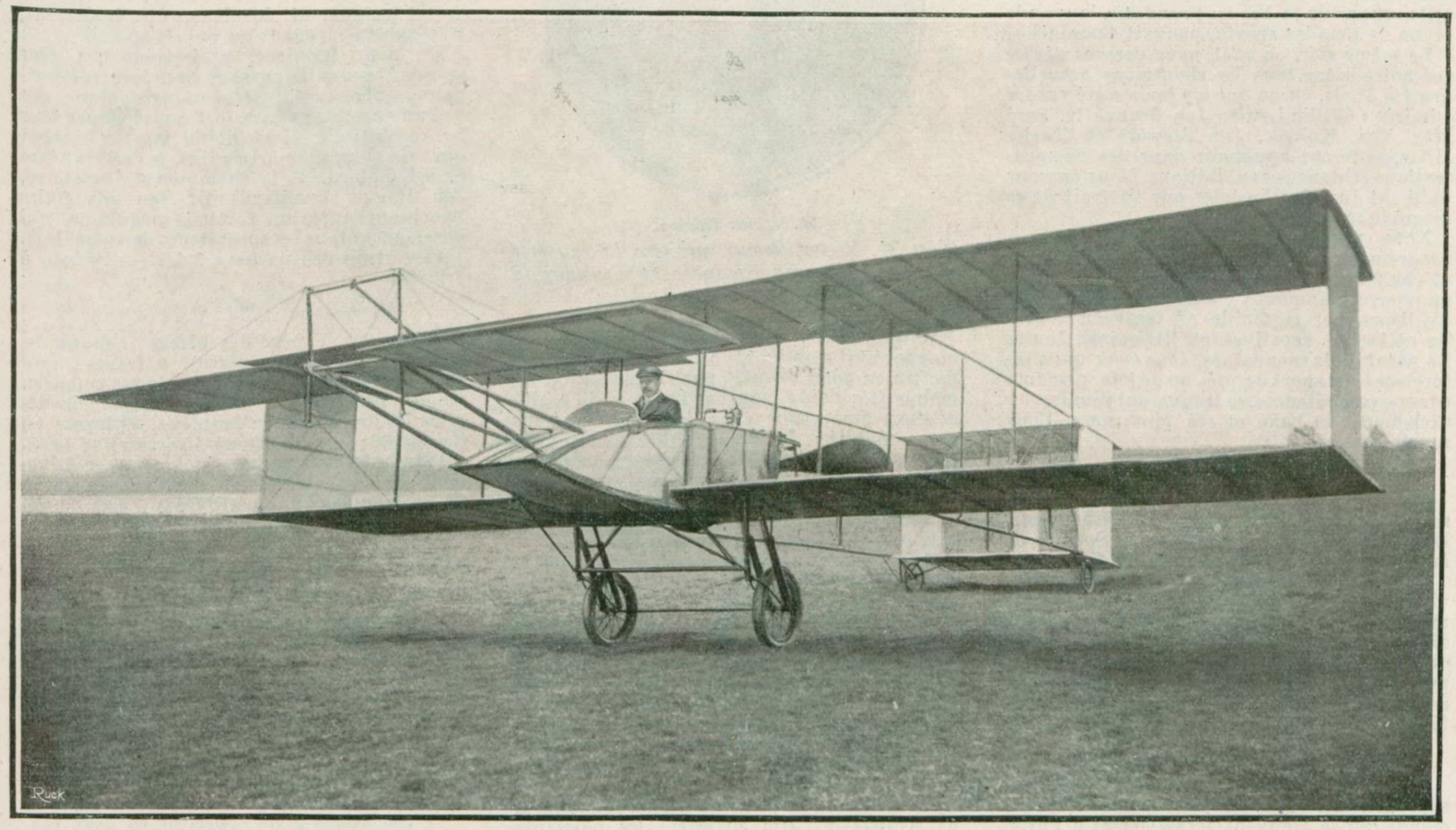
(1) Voir le numéro 578.

LES VOLS DE MAURICE FARMAN



Maurice Farman en vol au-dessus du Trou Salé.

Dédaignant les pistes des aérodromes, Maurice Farman n'admet que les envolées par-dessus la campagne. Chaque fois que l'état de l'atmosphère le permet, il part de son hangar du Trou Salé et décrit au-dessus du plateau de Buc et des vallées qui l'entourent de grands orbes de 8 ou 10 kilomètres de développement. Méthodiquement il s'entraîne ainsi pour les vols de tourisme qu'il prépare.

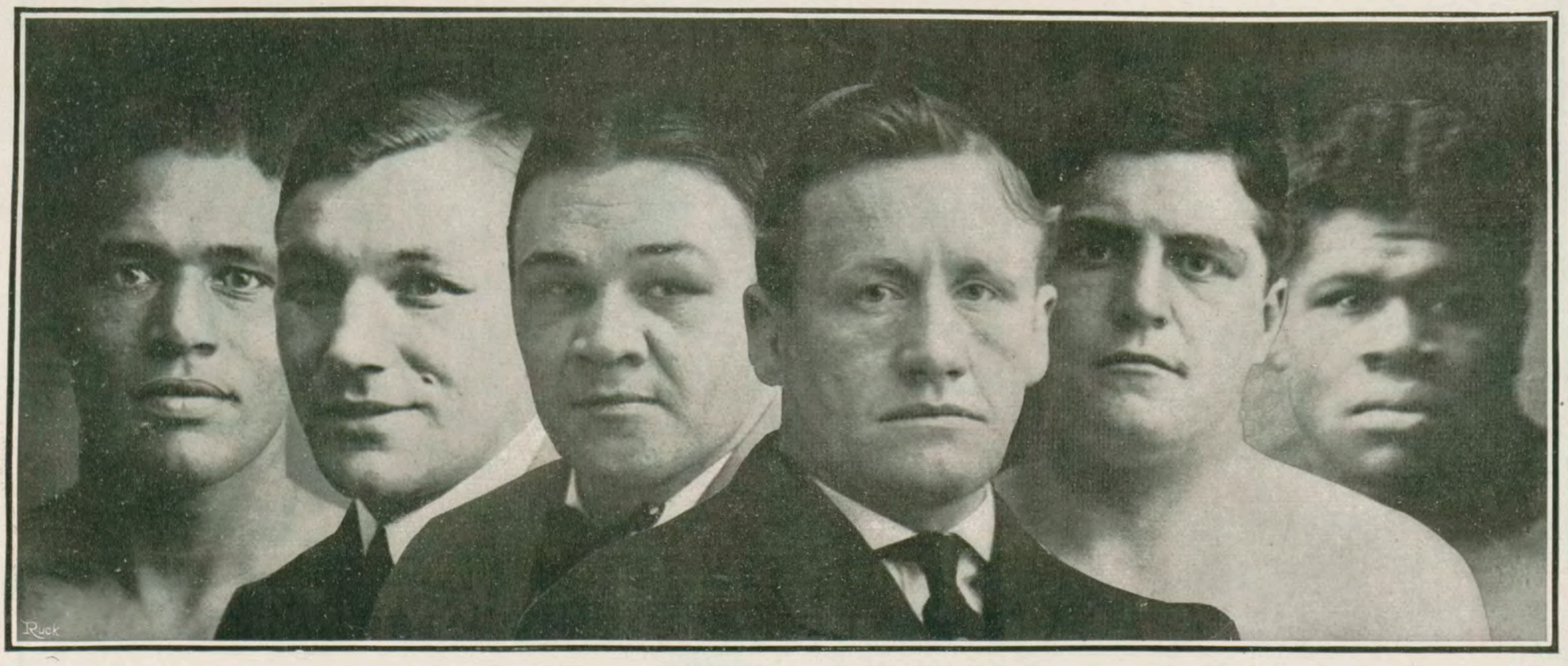


L'appareil de Maurice Farman.

C'est un biplan à ailes gauchissables; cellule stabilisatrice à l'arrière, contenant le gouvernail de direction; gouvernail de profondeur monoplan à l'avant; une cloison verticale à chaque extrémité des ailes : un fuselage s'avançant en bec. Il est muni d'un moteur 8 cylindres en V, à ailettes donnant 60 chevaux. Le départ et l'atterrissage se font sur un train de roue avec ressorts amortisseurs. La surface portante est de 40 mètres carrés.

Le premier Gala sportif de la *Vie au Grand Air*

C'est dimanche soir 14 novembre, à 9 heures, qu'au *Théâtre Femina*, sera donné le premier Gala sportif de la *Vie au Grand Air*. Tous les champions de boxe américains y prendront part



Les champions qui prendront part au Gala sur la Boxe.

Pour la première fois en France, et même au monde, sur la scène du Théâtre Femina, paraîtront ensemble demain soir les meilleurs boxeurs actuels. Ce sont, de gauche à droite, Joe Jeannette, Willie Lewis, Al Kubiak, Charlie Hitte, Jim Stewart et Sam Mac Vea.

Nous voulions inaugurer notre série de Galas sportifs par une représentation absolument sensationnelle. Nous croyons y avoir réussi et notre spectacle n'aura pas usurpé le titre de gala dont nous l'avons paré. Oui, ce sera un gala, un véritable gala, car les nombreux spectateurs qui se presseront dans la Salle Femina, demain dimanche, à 9 heures, assisteront à une soirée telle, que seule la ***Vie au Grand Air***, la grande revue de tous les sports, pouvait l'organiser.

Le même soir, en effet, nous verrons défiler sur notre scène tous les champions actuellement à Paris, chose qui n'a jamais été encore admirée : Willie Lewis, Joe Jeannette, Sam Mac Vea, Kubiak, Jim Stewart et Charlie Hitte, se feront applaudir dans des démonstrations et dans des exhibitions. Nous croyons qu'il est inutile d'insister sur l'attrait de ce magnifique spectacle.

Notre premier Gala sportif constituera, à proprement parler, l'apothéose du noble sport, et pas un seul sportsman, digne de ce nom, ne pourra manquer d'y assister. A en juger, d'ailleurs, par la feuille de location, toutes les célébrités sportives et littéraires, toutes les notabilités mondaines, tous ceux qui s'intéressent au sport de près ou de loin, profanes comme compétences, se trouveront réunis pour acclamer et la boxe et ses plus merveilleux représentants.

Nous vous avons déjà dit que la causerie serait faite par notre excellent collaborateur, M. Victor Breyer, président de la Société de la Propagation de la Boxe anglaise en France.

Il serait superflu de parler ici de la sportivité, du talent, de la sincérité de ce sportsman convaincu. Vous le connaissez tous, vous avez su apprécier sa valeur. Et son dernier ouvrage, *l'Annuaire du ring français*, est trop présent à votre mémoire, pour que nous ayons besoin de faire ressortir l'attrait d'une conférence, faite par un tel auteur.

Pendant la causerie de Victor Breyer, pour expliquer son récit, les meilleurs boxeurs du monde qui se trouvent actuellement à Paris, les champions qui ont nom Joe Jeannette, Willie Lewis, Sam Mac Vea, Al Kubiak, Jim Stewart; Charlie Hitte feront des démonstrations et des exhibitions.

M. Victor Breyer.

C'est M. Victor Breyer qui fera la causerie sur la boxe demain dimanche 14 novembre, à 9 heures, au Théâtre Femina.

Willie Lewis, le fameux champion du monde welter-weight, celui qui vient de mettre en péril Billy Papke, le champion du monde des poids moyens, l'auteur du traité de boxe américaine dans l'ouvrage que nous avons publié : ***La Boxe***, Willie Lewis nous fera assister à une séance de boxe contre son ombre. Ce spectacle qui n'a jamais encore été admiré, passionnera nos spectateurs, autant par son intérêt que par son originalité. Lewis fera un véritable match avec lui-même.

Puis, il donnera une démonstration de la méthode américaine avec Joe Jeannette, la merveille noire, le vainqueur de Jack Johnson, le poids lourd le plus fin, le plus scientifique du monde. On se fait une idée de ce que peut-être une démonstration accomplie par deux pugilistes doués de cette adresse, de cette finesse, qui font l'admiration de tous ceux qui vont les voir boxer. Ils nous montreront les principaux coups, les esquives, les parades, les coups interdits, etc... et termineront par un match-exhibition.

Ils laisseront la place aux deux comingmen Al Kubiak et Jim Stewart, les puissants heavy-weight, sur qui les compétences fondent les plus grands espoirs, pour enlever à la race noire le titre de champion du monde. Leur match-exhibition sera plus brutal, plus acharné que le précédent et, peut-être même, pourrait-il dégénérer en pugilat, car les deux deux blancs ont une vieille querelle à régler. Charlie Hitte, le nouveau venu, détective boxeur, sera également de la fête.

Enfin, le colosse Sam Mac Vea, le fameux boxeur nègre, l'idole du public parisien, se fera acclamer dans une exhibition de punching-ball. Chacun sait qu'il est un virtuose de cet instrument. Joe Jeannette, également, fera quelques rounds au punching-ball.

Et, pour terminer, projections des plus grands boxeurs du passé et du présent, et cinématographe. Le film cinématographique que nous présenterons sera fort apprécié par tous les spectateurs. Il s'agit du fameux combat qui mit aux prises à Londres, le célèbre nègre Sam Langford, et le champion d'Angleterre, Jen Hague. Langford mit son adversaire knock-out après un combat magnifique qui passionnera tous les spectateurs de notre Gala.

Ouverture des portes à 8 1/4. — Rideau à 8 h. 3/4.

Rappelons le prix des places : fauteuils, 3 francs ; loges (la place), 4 francs ; promenoir, 2 francs; (droit des pauvres compris, mêmes prix en location). — Abonnements pour les douze galas : fauteuils, 30 francs au lieu de 36; loges (la place), 40 fr. au lieu de 48.

Pour tous renseignements, s'adresser à Jacques Mortane, secrétaire des Galas sportifs, 90, avenue des Champs-Elysées.

La Vie au Grand Air.

NOTRE NUMÉRO DE NOEL

Nous rappelons à nos lecteurs que c'est dans un mois que paraîtra le superbe numéro que la *Vie au Grand Air* prépare à l'occasion de Noël, et qu'ils feront bien d'ores et déjà de retenir chez leur libraire habituel. Ce luxueux numéro, édité avec un soin tout particulier, ne renfermera pas moins de 8 superbes hors-textes en trois couleurs, représentant tous les champions du monde qui se sont révélés dans l'année 1909, sans compter deux doubles pages en deux couleurs et de nombreuses pages également en deux couleurs à l'intérieur du numéro. Ce ne sont pas les seules surprises que nous réservons à nos lecteurs. Nous en donnerons d'ailleurs la liste complète dans un des prochains numéros de la *Vie au Grand Air*.

LA COUPE MICHELIN

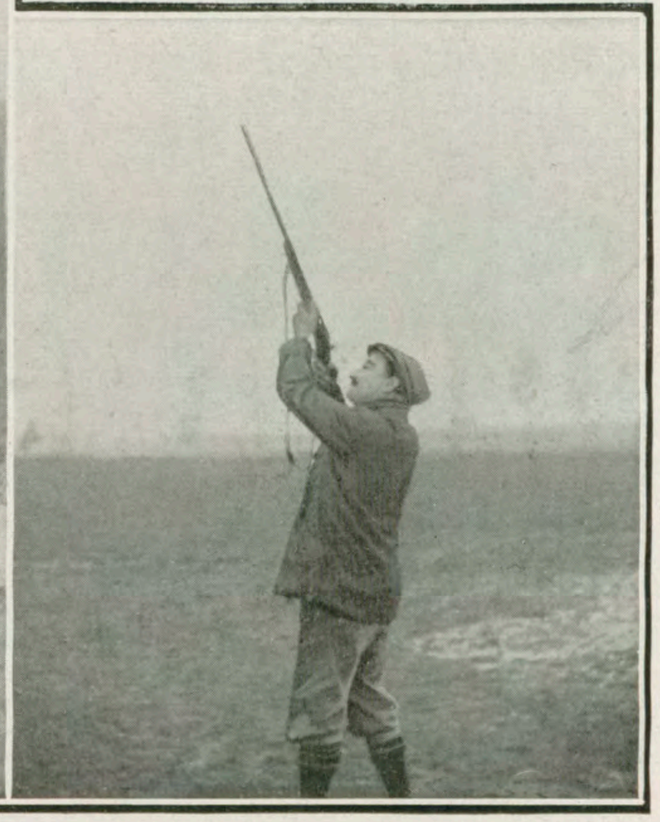
Henri Farman enlève à Châlons la Coupe Michelin et s'adjuge en même temps les records du monde de distance et de durée

La table du chronométreur.
Il y a loin de cette installation rudimentaire aux confortables cabines de Bétheny et de Juvisy.

Le tableau d'affichage.
A chaque passage on indiquait au recordman les minutes au moyen de grands chiffres, les heures par des fanions.

Une idée de Farman.
Van den Born sur la demande de Farman, cloue par terre, de grands carrés d'étoffe blanche pour lui indiquer la délimitation du triangle de la piste.

On se chauffe.
Le temps est froid dans les plaines de Boury et les mécaniciens se réchauffent à un brasier improvisé.



Le record est battu.
A chaque record battu par Farman — Coupe Michelin, distance, durée — Herbster, son contremaître, tirait un coup de fusil.

En annonçant, dans notre dernier numéro, que Paulhan venait d'enlever la coupe Michelin à Brooklands, nous ajoutions qu'au moment de l'apparition du numéro, peut-être le trophée serait-il déjà passé entre les mains d'un nouveau détenteur. Nous ne nous trompions pas. Le mercredi 3 novembre, Henri Farman enlevait à Paulhan son titre, en couvrant 220 kilomètres en 4 h. 6 m. 25 s.

Le règlement de la Coupe Michelin porte, en effet, que les essais peuvent se faire entre le lever et le coucher du soleil. L'heure officielle du coucher du soleil était, le 3 novembre, 4 h. 36; c'est la distance couverte à cette heure qui compte seule pour la Coupe; elle était exactement de 221 kilom. 898.

L'histoire de la Coupe Michelin est courte. Wilburg Wright la disputa pour la première fois, le 24 septembre 1908, couvrant à Auvours 39 kilom. 095; il en porta la distance à 48 kilom. 120, le 28 septembre et à 99 kilomètres, le 18 décembre. Enfin, il en devint définitivement détenteur pour 1908 le 31 décembre avec 124 kilom. 700, atteints en 2 h. 20 m. 25 s. Il s'adjugea ainsi les 20.000 francs du Prix et la réplique en bronze de la Coupe en argent d'André Roussel qui sera attribuée en 1916 au Club tenant de trentième épreuve.

Il n'y eut aucune tentative au début de l'année 1909. A Bétheny, malgré le nombre des aviateurs présents et en dépit des superbes performances qui furent accomplies, personne ne s'attaqua à la Coupe Michelin. Le règlement exige, en effet, une piste dont les côtés n'aient pas plus de deux kilomètres, tandis qu'ils en avaient quatre à Reims. Au moment où fut élaboré le règlement de la Coupe, 4 kilomètres paraissaient une distance colossale, et on voulait qu'il y eût au moins un virage. Ces conditions devront certainement être modifiées dans le règlement pour 1910.

Ce fut Rougier qui fit à Berlin la première tentative. Il couvrit 130 kilomètres en 2 h. 51 m. 50 s. A Brooklands, le 1er novembre, Paulhan couvrit 154 kil. 500 en 2 h. 47 m. 20 s. Enfin, depuis le 3 novembre, Henri Farman est le détenteur de la Coupe avec 220 kilomètres. Détenteur momentané, puisque Paulhan, Latham, de Lambert, Delagrange et probablement aussi les frères Wright, ont manifesté l'intention de s'y attaquer, et, d'ici le 31 décembre, le nouveau recordman a bien des chances d'être dépossédé. Il est vrai qu'il est homme à reprendre son bien.

Le circuit adopté par Farman était un circuit triangulaire mesurant 3 kil. 138 qui avait été dessiné par M. Gaudichart qui a chronométré la tentative. MM. André Fournier, délégué par la Commission d'aviation de l'Aéro-Club et Van den Born étaient commissaires.

Profitant de la présence des officiels, Farman a continué après le coucher du soleil, tant qu'il a été possible aux commissaires de contrôler son vol. Il n'est revenu à terre qu'à la nuit, à 4 h. 47 m. 18 s., ayant couvert la distance totale de 232 kil. 212 en 74 tours et dans un temps de 4 h. 17 m. 5 s.

J. B.

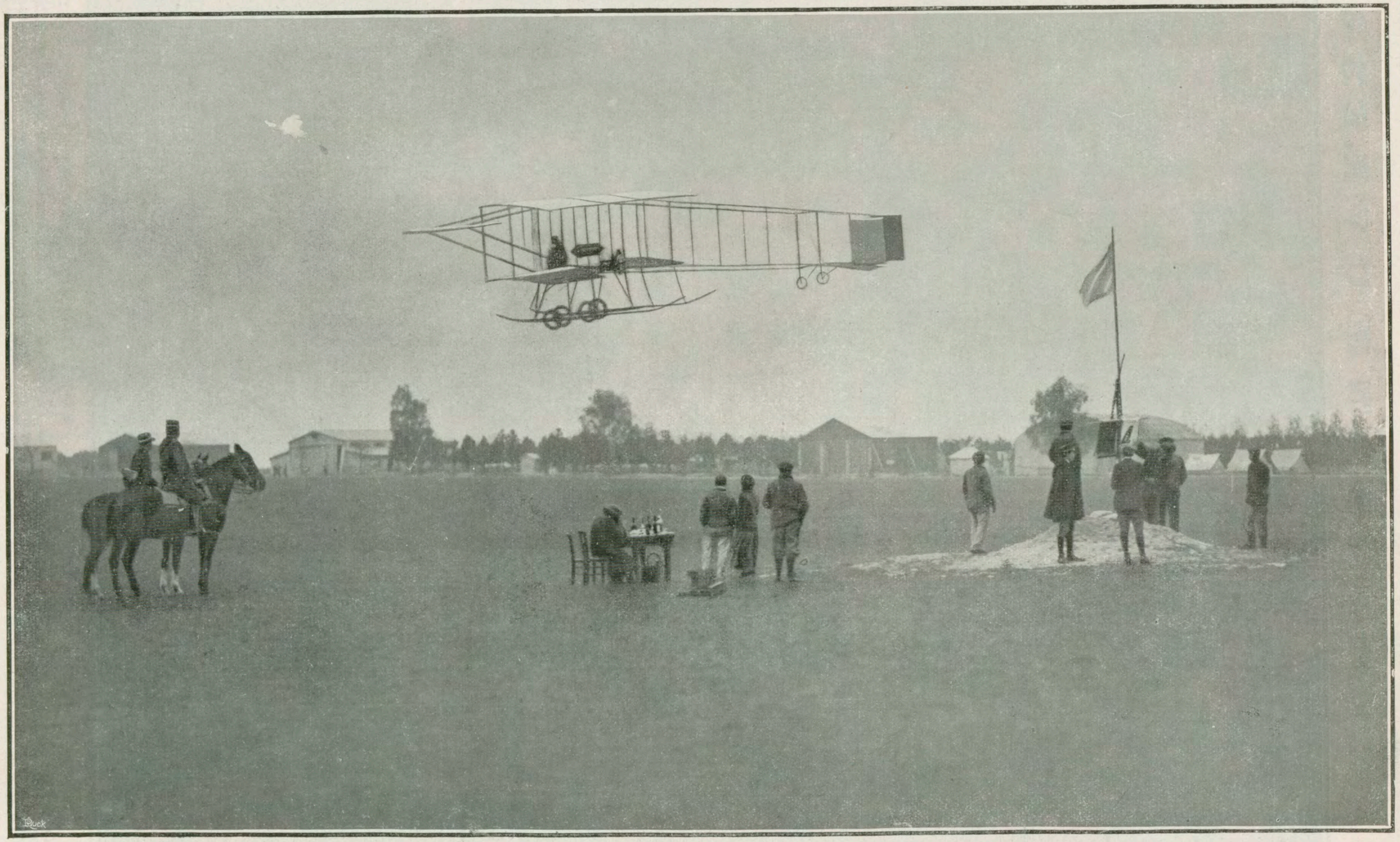
LA COUPE MICHELIN

HENRI FARMAN TERMINE SON VOL AU COUCHER DU SOLEIL

Le 13 novembre, au camp de Châlons, Henri Farman s'élevait à midi 29 pour essayer de conquérir la Coupe Michelin, détenue par Paulhan avec 154 kil. 500. A 4 h. 36, heure officielle du coucher du soleil, il avait couvert 220 kil. en 4 h. 6 m. 25 s. Il devient donc détenteur momentané de lo Coupe avec cette distance. Mais plusieurs concurrents sont sur les rangs qui peuvent encore la lui ravir avant le 31 décembre.

La Vie au Grand Air

HENRI FARMAN BAT LES RECORDS DU MONDE

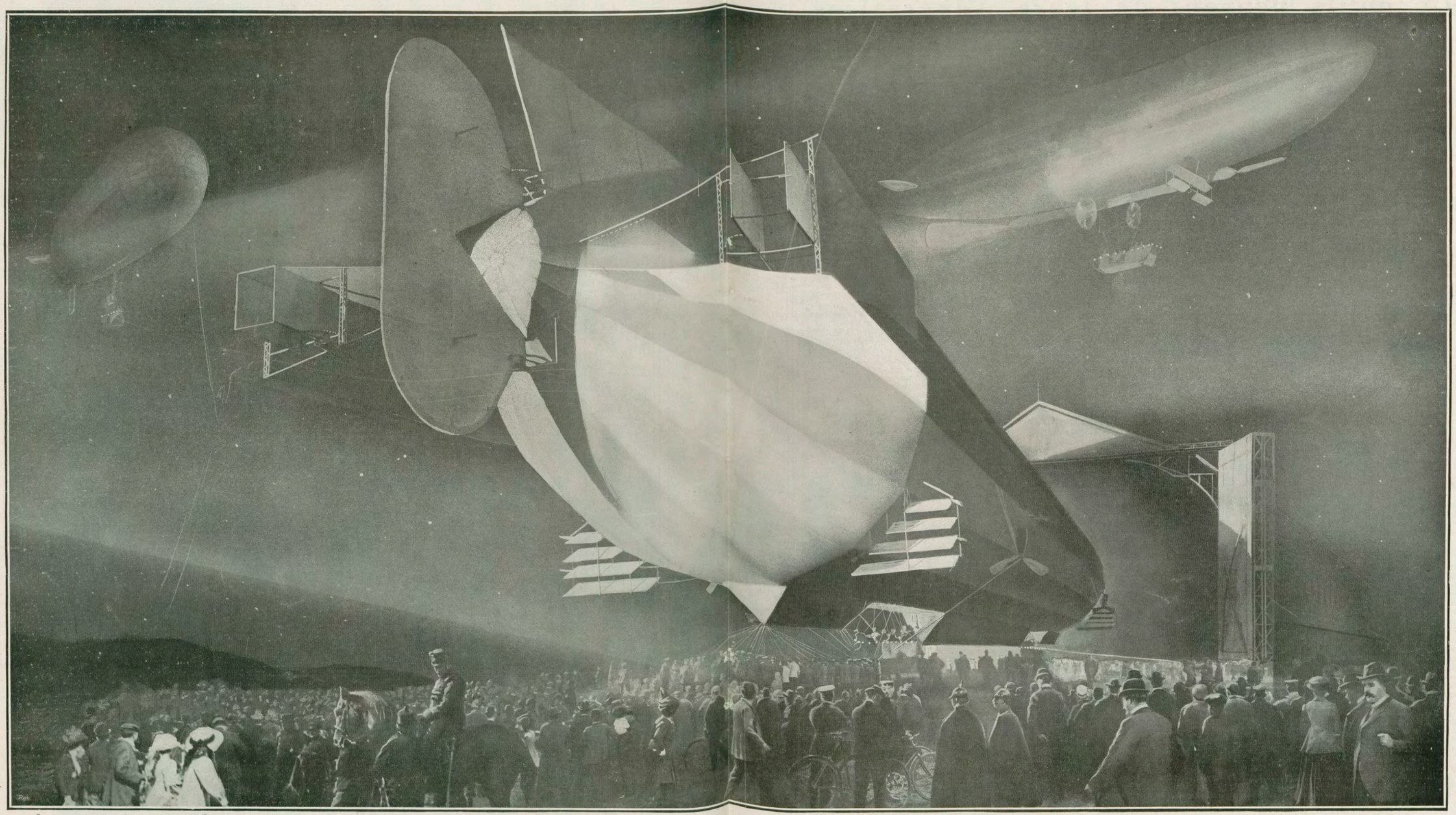


LE NOUVEAU RECORDMAN PASSE DEVANT LES CHRONOMÉTREURS

Tout en s'attaquant à la Coupe Michelin, Henri Farman avait l'intention de battre les records du monde de distance et de durée qu'il avait établis à Reims, le premier avec 180 kilomètres, le second avec 3 h. 4m. 56s. 2/5. Continuant après le coucher du soleil, il ne s'arrêta qu'au crépuscule, ayant couvert 232 kilom. 212 en 4 h. 17 m. 5 s. Ces deux chiffres constituent donc les nouveaux records du monde. La distance réellement couverte a été bien plus considérable, le circuit triangulaire ne mesurant que 3 kilomètres environ.

La Vie au Grand Air

LES MANŒUVRES AÉRIENNES EN ALLEMAGNE



UNE SORTIE DE NUIT DE TROIS DES DIRIGEABLES MILITAIRES ALLEMANDS A COLOGNE

Pendant qu'en France, patrie des aéronats, l'autorité militaire semble dédaigner le secours des ballons dirigeables ou n'en fait, hélas! qu'un dangereux usage, de l'autre côté du Rhin, la flotte aérienne augmente sans cesse le nombre et la puissance de ses unités. Tandis que la Ville de Paris *dort dans son hangar, que le* Colonel Renard *se contente de décrire quelques orbes modestes, et que* Liberté *est remis sur le chantier, quatre dirigeables allemands, le* Zeppelin II, *le* Gross II, le Parseval I *et le* Parseval III, *viennent d'exécuter autour de Cologne de véritables manœuvres aériennes. Ils se sont livrés à des reconnaissances, à des manœuvres de départ et d'atterrissage en rase campagne. Enfin, ils ont fait un raid collectif dans la nuit, éclairés par des lampes électriques et des projecteurs, se rendant de Cologne à Coblentz pour regagner ensuite leur hangar, après un simulacre de bombardement de la forteresse d'Ehrenbreistein.*

Ce qu'ils pensent de leurs Adversaires

Que sera la prochaine saison de rugby? C'est ce que nous avons demandé aux représentants les plus autorisés des grands Clubs parisiens de première et de deuxième séries

Voici venue l'époque où, de toutes parts, les commissions composent fiévreusement leurs équipes, et où déjà, se livrent un peu partout les escarmouches, préludes des grandes luttes du championnat.

Il nous a donc paru intéressant d'aller voir les capitaines et dirigeants de quelques-uns des clubs les plus importants de la capitale, pour leur demander leur avis et sur la saison qui commence et sur les adversaires qu'ils auront à rencontrer.

LES ÉQUIPES DE PREMIÈRE SÉRIE

Interview de M. Frantz Reichel

— Eh bien, lui disons-nous d'abord, vous devez être content de vos débuts, et voici un Championnat qui s'annonce bien pour les couleurs blanches et noires?

— Oh! oh! nous répond Reichel, il ne faut point aller si vite en besogne, et je ne peux vous dire encore ce que sera mon équipe cette année. Certes, je n'ai pas lieu d'être mécontent des derniers matches disputés, mais je me garderai de hasarder un pronostic. Pourtant, je dois avouer que j'ai bon espoir et que je pense que le S. C. U. F. qui, depuis deux ans, est en progrès constants, pourrait bien se classer parmi les meilleurs dans la saison 1910.

— Quel sera pour vous le club le plus à craindre, cette année? demandons-nous alors.

— Encore une question, nous répond Reichel en souriant, à laquelle je ne saurais répondre avec beaucoup de précision. D'abord, parce que, jusqu'à présent, je n'ai pas vu jouer les autres équipes assez souvent pour qu'il me soit possible de me former une opinion à leur égard; ensuite, parce que les aléas d'un Championnat sont si grands que l'on doit toujours se tenir sur la plus prudente réserve. Cependant, je puis vous dire, sans crainte de passer pour un mauvais prophète, que la lutte sera circonscrite entre le Racing, le Stade et nous. L'A. S. F. et le Cercle Amical ne joueront guère, à mon avis, que le rôle de comparses.

— Ne croyez-vous point que le Racing pourrait bien, lui aussi, être forcé de s'en tenir à ce rôle modeste, et que ce pitoyable début de saison ne soit, pour lui, l'augure des pires catastrophes?

— Non, certes, je ne le pense pas, bien qu'à vrai dire, il y ait lieu de se montrer un peu inquiet à son égard. Sa ligne d'avants, amputée de l'excellent Borchard; ses lignes arrières bouleversées, tout cela n'est guère fait pour lui assurer, cette année, une place prépondérante, mais notre Club doyen a trop de ressources pour qu'on puisse ainsi désespérer de lui à la légère. A mon sens, tout dépendra de la méthode que va suivre la Commission du R. C. F. Si la vieille méthode Muhr-Bernstein est conservée — méthode qui consiste à se procurer, coûte que coûte, des étoiles étrangères au lieu d'entraîner sérieusement les joueurs, *toujours les mêmes*, que l'on peut avoir sous la main — les bleus et blancs peuvent courir aux pires désastres. Dans le cas contraire, ils seront loin d'être à dédaigner, et peuvent nous réserver bien des surprises. Quant au Stade, ce sera certainement lui notre adversaire le plus dangereux.

— Mais cette pauvre A. S. F. et ce malheureux Cercle, vous ne leur accordez alors aucune chance!

— Ma foi, non. Le Cercle Amical est une bonne équipe, mais rien de plus. Quant à l'A. S. F., c'est une équipe de bons garçons, de joyeux « je-m'en-fichistes », qui font du beau jeu quand l'occasion se présente, mais qui se gardent de la faire naître. Chaque équipier — à part Hubert, peut-être, et encore — joue au rugby uniquement pour s'amuser, et non dans le but bien arrêté de vaincre; au fond, le sentiment de toute l'équipe, après une défaite, c'est : « qu'est-ce que ça fait, pourvu qu'on rigole! »

Les idées de Allan H. Muhr, ex-capitaine du R. C. F.

Dès nos premiers mots, Allan Muhr s'écrie : « Quoi! vous voulez savoir ce que va être la saison de rugby. Mais c'est fort difficile à dire cela. Enfin, je vais essayer tout de même de satisfaire votre curiosité.

— D'abord, le Racing?

— Le Racing, vous êtes très inquiet sur son compte, n'est-ce pas, et vous prévoyez un tas de malheurs, parce qu'il n'a pas très brillamment commencé la saison de 1910. Eh bien, rassurez-vous, nous aurons encore, je crois, cette année une très bonne équipe. Borchard, il est vrai, va nous manquer, mais notre ligne d'avants, renforcée par le Toulousain Perrens, ne sera pas à dédaigner. Quant aux demis et aux trois quarts, nous avons les mêmes que l'an dernier, c'est vous dire qu'ils seront bons.

— Et que pensez-vous du Scuf? N'êtes-vous pas d'avis qu'il sera cette année, pour le Championnat de Paris, un de vos plus redoutables adversaires?

— Evidemment, à l'heure actuelle, c'est l'équipe la plus en forme de Paris. Mais cela ne m'effraie pas outre mesure pour l'avenir, et, si vous voulez que je vous dise tout net ce que je pense, c'est que, même commandé par Reichel, le Scuf ne décrochera pas cette année encore la timbale. Il lui manque en effet cette chose indispensable pour gagner : de savoir marquer classiquement les essais.

— Et les terribles Méridionaux?

— Ils nous promettent pour cette année monts et merveilles. Bordeaux d'abord, entend garder le Championnat, et montrer ensuite à la France ce qu'est le seul, l'unique jeu gallois. C'est Leuvielle qui commandera l'équipe. Assez mauvais choix d'ailleurs, à mon sens, car il n'a ni le calme ni le sang-froid nécessaires pour mener ses hommes à la victoire. L'équipe sera pourtant excellente, mais je souhaite que le manager tout neuf qu'ils se sont offert puisse lui apprendre à améliorer l'attaque derrière la mêlée, ce qui était l'an dernier son point faible.

Quant à Toulouse, Tarbes, Montauban, Périgueux, Bergerac, toutes ces équipes ont accompli depuis les derniers temps d'énormes progrès et, avec un peu de veine, chacune peut espérer inquiéter sérieusement le Stade Bordelais Université Club. — C'est du moins la chance que je leur souhaite.

Les opinions d'un vieux et modeste stadiste.

Nous avons été trouver ensuite un des membres les plus influents du Stade français dont on lira plus bas l'interview. Il répondit fort aimablement à toutes nos questions, mais nous pria de ne point le citer, étant donné qu'il avait toujours eu pour principe de ne pas livrer son nom à la publicité. Nous respecterons donc son incognito, sûrs d'ailleurs que nos lecteurs le perceront aisément.

— Eh bien, que comptez-vous faire cette année, au Stade?

— Mais, comme tous les ans. Soyez persuadés que malgré tous les mauvais bruits qui circulent, notre équipe de 1910 vaudra celle de 1909. J'ajouterai même qu'elle lui sera probablement supérieure, car Charpentier et Combes — qui est complètement rétabli — vont nous revenir, et les deux Purvis aussi peut-être. Quant à notre défaite de l'autre jour par le Scuf, elle ne prouve absolument rien! Une noire déveine en est la cause, ainsi que le nombre considérable de remplaçants que nous comptions dans nos rangs. Mais soyez-en certains, ce sont nos vieux ennemis du Racing et non les noirs et blancs qui nous inquiètent pour le Championnat. Les joueurs du Scuf? mais ils sont encore trop jeunes, et je parierais gros par exemple qu'Houblain ne pourra guère fournir du beau travail quand nous lui opposerons Vareilles!

D'ailleurs, le calendrier très chargé que nous possédons cette année, nous permettra d'être en pleine forme, lorsque le moment sera venu d'affronter les dernières batailles.

— Quel est votre pronostic pour les finales et demi-finales du Championnat de France?

— A mon avis, il n'y a pas de doute, la première demi-finale réunira encore Bordeaux et Toulouse. Toulouse se fera d'ailleurs battre avec aisance. Il est curieux de constater que cette équipe aussi bonne, à mon sens, que celle de Bordeaux, se laisse toujours défaire par lui. Cela provient d'un fâcheux manque de sang-froid et de la déplorable facilité qu'ont les Toulousains à perdre courage dès qu'un ou deux essais sont marqués contre eux. L'autre demi-finale opposera, je le pense, le Stade à Lyon qui ne pourra nous opposer qu'une honnête défense. Puis, ce sera la finale à Colombes, entre Bordeaux et nous. Mais ici, j'avoue toute prophétie impossible, car les deux équipes seront bien près l'une de l'autre et tout dépendra d'événements infimes impossibles à prévoir.

LES ÉQUIPES DE DEUXIÈME SÉRIE

Interview de M. Maurice Cornet

Parmi tous les capitaines qui président aux destinées des équipes de deuxième série, nous avons pu seul joindre M. Maurice Cornet, capitaine du Paris-Université-Club.

— Comment, les journaux vont maintenant s'occuper de ce que deviennent les deuxièmes et troisièmes séries? C'est inouï!

Mais qui triomphera en deuxième série, c'est ce que je ne vois pas encore très clairement. La lutte sera en tous les cas très serrée, et donnera lieu à des matches fort intéressants. C'est l'U. A. I., le Sporting-Club de Vaugirard, et le P. U. C. qui mèneront. Je ne crois pas, en effet, que ni le Sporting-Club Versaillais, ni le Stade Versaillais, non plus que les Vétos d'Alfort, aient des chances bien sérieuses cette année.

Le Sporting Versaillais est composé d'éléments trop instables, soldats et élèves de lycée, qui partent chaque année sans qu'on trouve toujours à les remplacer, pour être jamais bien à craindre. Les mêmes raisons existent contre l'Ecole Vétérinaire d'Alfort, qui, en outre, a moins de choix encore pour opérer sa sélection. Quant au Stade Versaillais, il s'attarde à un jeu antédiluvien qui consiste à « cherrer » dans l'adversaire et à moins se préoccuper de prendre le ballon que d'endommager si possible celui qui le porte. C'est une tactique qui depuis longtemps déjà ne donne plus de résultats appréciables.

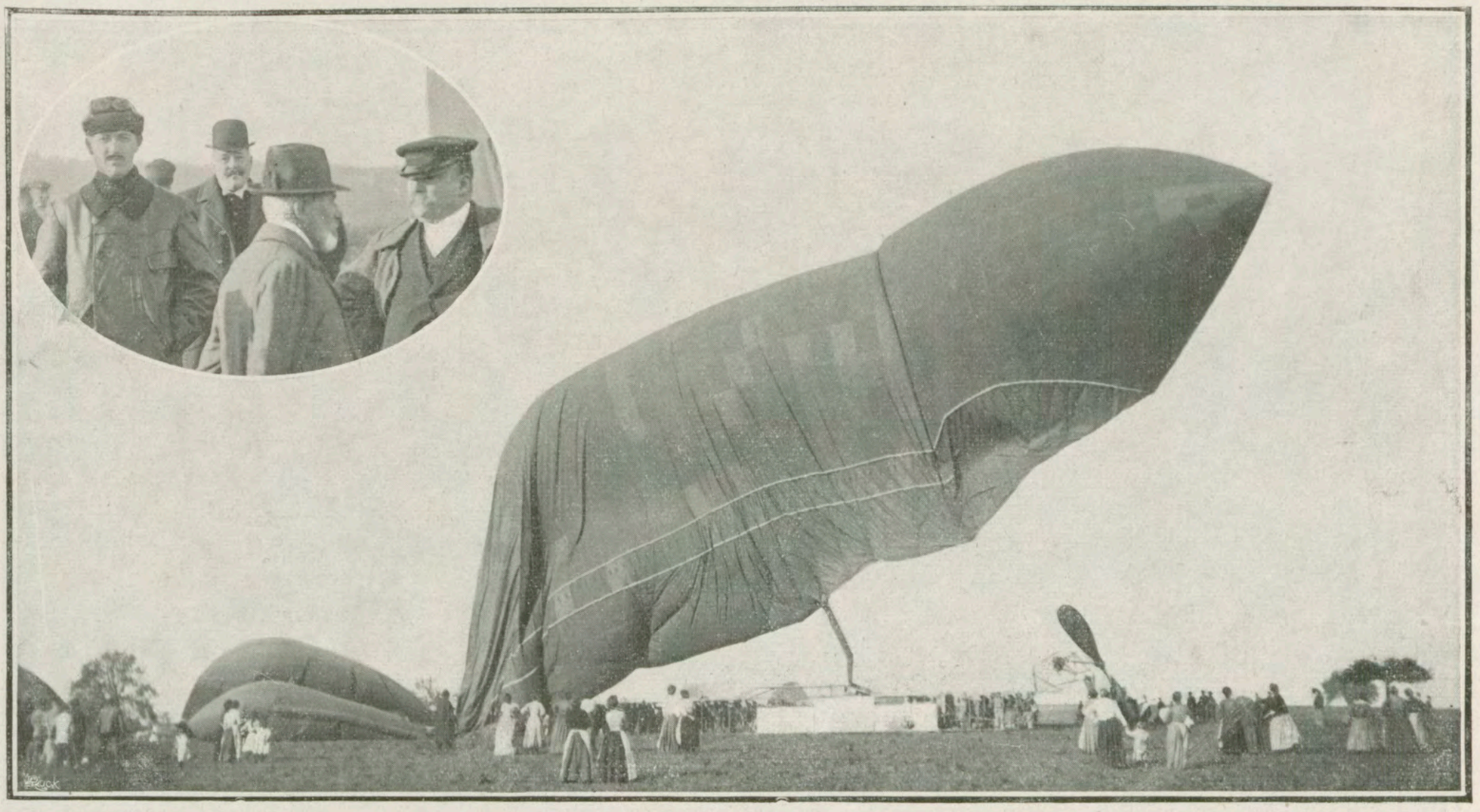
Restent Vaugirard, l'U. A. I. et le P. U. C.

Vaugirard a, cette année, un excellent petit quinze, très vite, très allant, et très adroit. Pourtant, je crois que le Championnat ne sera pas encore pour lui cette année; c'est une équipe trop jeune et qui manque de ces vieux joueurs pleins d'expérience qui forment, pour ainsi dire, des cadres inébranlables. Cet argument n'existe pas contre l'U. A. I. elle, qui, possède quelques vieux routiers du rugby et entre autres, le vétéran Meyer, qui est toujours solide au poste. Elle devra pourtant se méfier d'une certaine tendance à la brutalité qui gâte bien souvent la finesse de son jeu. C'est cependant elle jusqu'ici que je vois la plus proche du Championnat.

Quant au P. U. C., il aurait eu cette année des chances de tout premier ordre, n'était l'amabilité de l'Union qui, sachant que l'équipe Universitaire est composée d'étudiants ne rentrant à Paris qu'au début de novembre, a pris grand soin de lui faire jouer — et perdre — ses premiers matches de Championnat dans les premiers jours d'octobre. Nous espérons cependant remonter ce formidable handicap et nous trouver, comme l'an dernier, face à face dans la finale avec notre vieille rivale l'U. A. I.

HENRI DISPAN.

L'ACCIDENT DE L'*ESPANA*



ENTRAINÉ A LA DÉRIVE, L'AÉRONAT EST DÉGONFLÉ A FREMAINVILLE

*L'*Espana, *a été victime vendredi dernier d'un accident heureusement sans grande gravité. Le bris d'un croisillon de palier détermina la rupture de l'arbre de couche et l'aéronat s'en alla tomber à Frémainville, à 85 kilomètres de Beauval, son point de départ. Il fut procédé immédiatement au dégonflement. Dans le médaillon, le capitaine Kurdelan, de l'armée espagnole, avec MM. Deutsch de la Meurthe et Surcouf.*

LE BANQUET DU COMTE DE LAMBERT

LE MINISTRE DE LA JUSTICE PORTE LA SANTÉ DU HÉROS DE LA FÊTE

L'Aéro-Club a fêté la brillante performance du comte de Lambert en lui remettant sa grande médaille d'or, au cours d'un banquet qu'il a offert, au Palais d'Orsay, au premier homme qui ait volé au-dessus de Paris. A gauche du Ministre de la Justice, la comtesse de Lambert, MM. Cailletet, de Lambert, d'Estournelle de Constant, Deutsch de la Meurthe, etc. A droite, MM. Marlio, Général Dalstein, Dussaud, etc.

SCUF CONTRE LES LONDON DEVONIANS

Une mêlée ouverte.

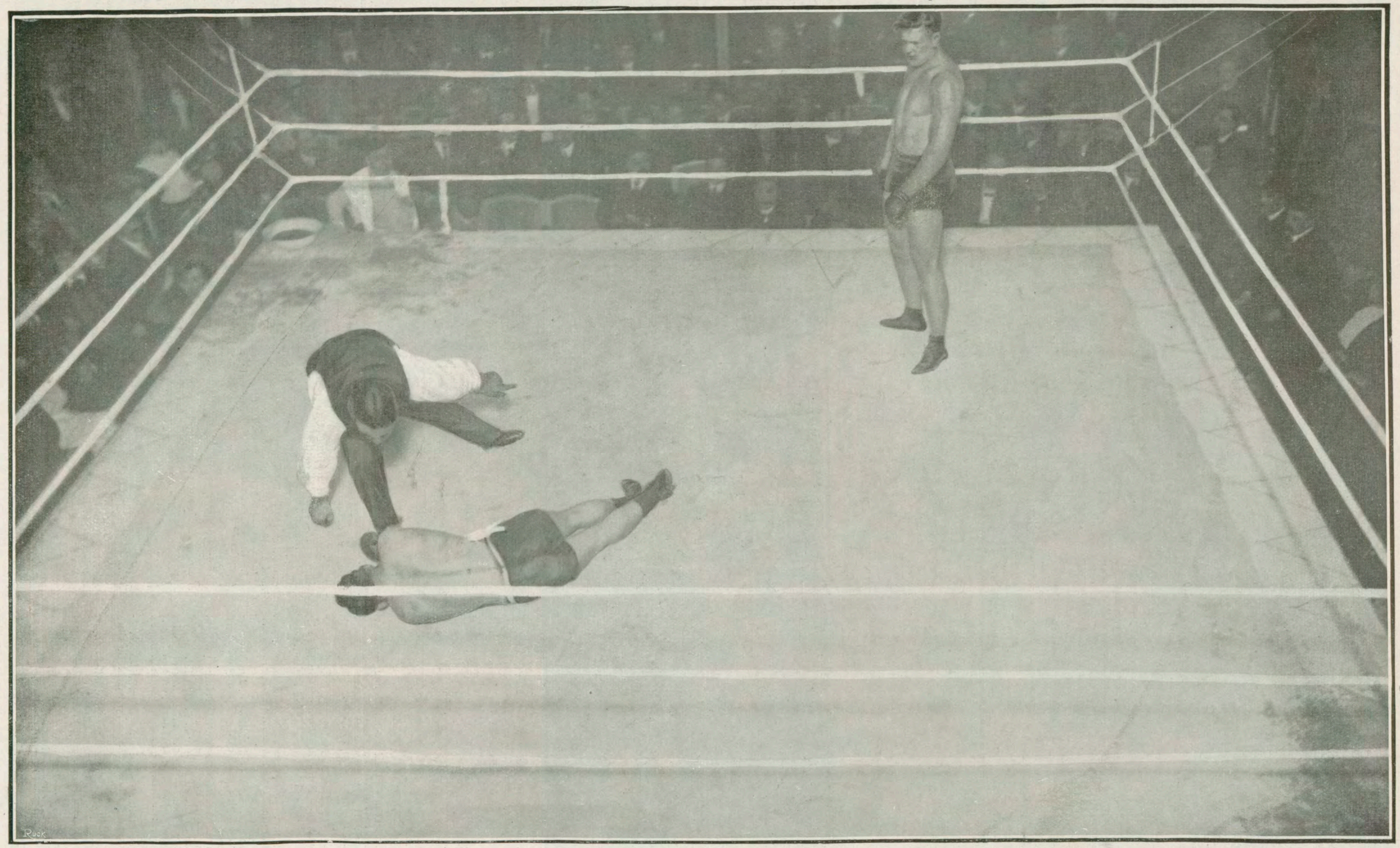
Le match Devonians contre Scuf fut pour celui-ci l'occasion de prendre une excellente leçon, car, à l'inverse de ce qu'ils font si souvent, les Anglais avaient amené leur équipe première au complet. C'est par 19 points à 6 qu'ils défirent les Parisiens.

Un essai des Anglais.

C'est surtout la défense qui fut faible chez les Parisiens. L'arrière Menrath, dont son capitaine attendait merveille, n'a pas été à la hauteur de sa tâche, et parmi les trois-quarts, Brun fut un véritable trou. Les avants, excellents dans le jeu ouvert, ne surent pas arrêter les dribblings anglais.

La Vie au Grand Air

LE COMBAT JIM STEWART - JEWEY SMITH



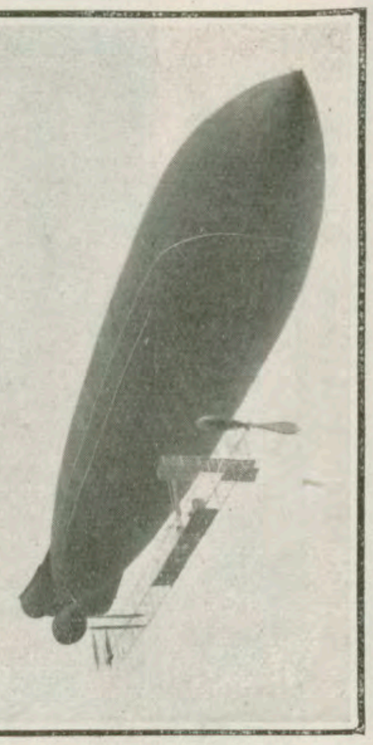
STEWART SE DÉBARRASSE DU SUD-AFRICAIN EN SIX ROUNDS

Willie Lewis, malade, avait été obligé de renoncer samedi à défendre sa chance contre Jewey Smith. C'est son compatriote, le géant Stewart, qui le remplaça. Le combat ne fut pas des plus jolis au point de vue scientifique, mais fut cependant des plus intéressanls grâce à la sauvagerie déployée par les deux adversaires. D'abord désemparé par la méthode de Smith qui consistait à se précipiter sur lui tête baissée, Stewart ne tarda pas à se reprendre. Au 5e round Smith allait à terre pour 8 secondes et au 6e il recevait un hook à l'estomac qui le faisait tomber comme une masse.

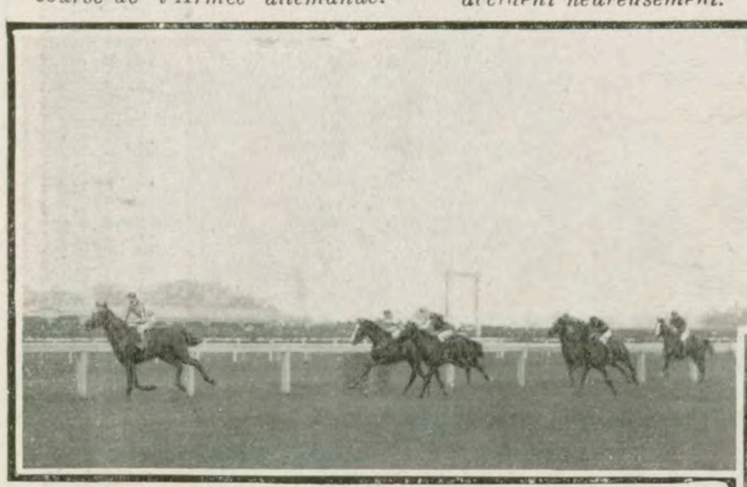
Rath, le vainqueur de la grande course de l'Armée allemande.

M. Noguès effectuait des essais d'aéroplane à Issy-les-Moulineaux, lorsqu'une fausse manœuvre faillit le jeter sur les fortifications. Il redescendit, mais sur des arbres qui brisèrent l'aile droite de son appareil et le culbutèrent sur le sol sans accident heureusement.

L'aviateur Péguet, à Anvers, était monté sur le biplan de Sanchez Bésa, quand l'appareil s'enflamma, sans causer heureusement d'accident à son pilote. On frémit à la pensée de l'épouvantable catastrophe que l'on aurait pu déplorer.

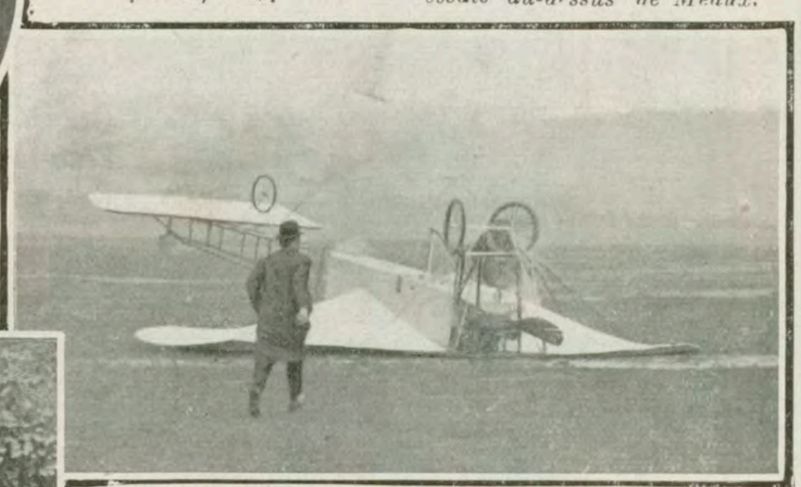


Le ballon Espana, *pendant ses essais au-dessus de Meaux.*



Le finish du Henckel-Memorial (Autriche), prix de 20.000 couronnes gagné par Orient, monté par Bullock.

L'aviateur, Rougier félicité après ses vols d'Anvers par le prince Albert de Belgique.



Le baron de Caters, qui fait ses débuts, fut victime à Anvers d'une chute de son aéroplane qui fit panache.

En l'absence de tous concurrents, c'est Bonheure, S. C. V., qui remporta les 10 kilomètres du Championnat de France en 34 m. 22 s. 2/5.

M. Gastaldi, le stadiste bien connu, tué dans l'accident d'automobile causé par le dérapage et l'éclatement d'un pneu, le 3 novembre dernier.

Au passage de la finale du Grand Prix de l'U. V. F., la course fut gagnée par Rutt devant Ellegaard et Dupré (dead-heat).

Principaux résultats sportifs du 1er au 7 novembre

AÉRONAUTIQUE

MERCREDI 3 NOVEMBRE. — Châlons-sur-Marne. — Henri Farman vole 4 h. 17 m. 5 s., couvrant 232 kil. 212 (record du monde). Il devient détenteur de la Coupe Michelin avec 220 kilomètres en 4 h. 7 m.

ATHLÉTISME

LUNDI 1er NOVEMBRE. — Polo-Club (Football-Rugby) : Le Llanelly F. C. bat le Racing Club de France par 13 points à 3.

LUNDI 1er NOVEMBRE. — Colombes (Football Association) — Le Racing Club de France bat l'Addis-combe Park F. C. par quatre buts à 1.

SAMEDI 6 NOVEMBRE. — Wonderland. — Jim Stewart (95 kilos) bat Jervey Smith (85 kilos). — Audouy (59 kilos) bat Vasse (57 kilos).

DIMANCHE 7 NOVEMBRE. — Porte Brancion : Championnat des 10 kilomètres. — 1. Bonheure, en 34 m. 22 s. 2/5; 2. H. Verrier, en 35 m. 10 s. 3/5; 3. C. Henrich

DIMANCHE 7 NOVEMBRE. — *Les 30 kilomètres de Tours* (Course) : 1. Brun, en 1 h. 57 m.; 2. Villeret, en 1 h. 58 m.; 3. Billieux. (Marche) : 1. Brisson; 2. Houdebert; 3. Budan et Gouibaud (dead-heat).

DIMANCHE 7 NOVEMBRE. — Suresnes (Football-Association) : Red Star Amical Club bat Standard Athletic Club par 3 buts à 0.

DIMANCHE 7 NOVEMBRE. — Colombes (Football-Rugby) : Paris-Université-Club bat Véto-Sport-Alforien.

DIMANCHE 7 NOVEMBRE. — Colombes (Football-Rugby) : Le London-Devonian bat le S. C. U. F. par 19 points à 6

DIMANCHE 7 NOVEMBRE. — Polo-Club (Football-Rugby) : Le R. C. F. bat l'A. S. F. par 22 points à 11.

DIMANCHE 7 NOVEMBRE. — Piscine de la Gare.

Débutants : 1. Goriot; 2. Schory; 3. Gétault.

Plongeons : 1. Jacquet; 2. Schwaab; 3. Briard.

CYCLISME

LUNDI 1er NOVEMBRE. — Vélodrome du Parc des Princes

Prix des Abonnés (3 kil. 333) : 1. Seigneur; 2. Quaissard; 3. Wirth.

Scratch à l'Américaine (1.500 mètres, Finale) : 1. Devoissoux : 2. Boutellier, à deux longueurs; 3. P. Didier, à cinq longueurs.

Critérium de demi-fond (Une heure derrière motocyclettes) : 1. Sérès, 77 kil. 900; 2. Nat Butler, 74 kil. 570; 3. Walthour, 72 kil. 570.

Handicap Omnium, Finale : 1. Triplette : L. Didier, Jacquard, P. Didier; 2. Tandem : Dupuy, Polledry; 3. Triplette, Le Doc, Ruinart, Wirth.

DIMANCHE 7 NOVEMBRE. — Vélodrome Buffalo.

Le Grand Prix de l'U. V. F. (Finale) : 1. Rutt; 2. Ellegaard et Dupré (dead-heat), à une demi-longueur, 1 m. 59 s. 3/5.

Course de primes (Finale) : 1. Jacquard; 2. Govers; 3. Carapezzi, 8 m. 31 s. 1/5.

Coupe Dubonnet (Amateurs. 1.000 mètres) : 1. Bey; 2. Demangel, à une longueur; 3. Poulain, à une longueur.

Course de demi-fond (15 kilomètres) : 1. Bardonneau, en 13 m. 35 s. 1/5; 2. Miquel, à 30 mètres; 3. Aheinwald, à deux tours.

Course de machines multiples (2.000 mètres, Finale) : 1. Dupré, Delage; 2. L. Didier, Jacquart, P. Didier (distancés); 3. Boutellier, Pouchois (loin), 2 m. 43 s. 4/5.

DIMANCHE 7 NOVEMBRE. — Milan. — *Le Tour de Lombardie :* 1. Cuniolo en 6 h. 17 m.; 2. Louis Trousselier, à une demi-roue; 3. Lapize ou Omer Beaugendre.

HIPPISME

LUNDI 1er NOVEMBRE. — Auteuil. — *Prix Finot* (2.800 mètres, 20.000 francs) : 1. Primeur III, au comte G. Le Gonidec (A. Carter); 2. Rutland Arms, à une longueur et demie; 3. Sea King, à une courte tête; P. M. : gag., 126 fr. 50; pl., 37 francs, 43 fr. 50, 19 francs.

MARDI 2 NOVEMBRE. — Saint-Cloud. — *Critérium de Saint-Cloud* (2 000 mètres, 10.000 francs) : 1. Hunyade, à M. Henri André (G. Stern); 2. Exigence, à une demi-longueur; 3. Clionette, à une demi-longueur; P. M. : gag. 197 francs; pl., 61 francs, 19 fr. 50.

MERCREDI 3 NOVEMBRE. — Maisons-Laffitte. — *Prix Heaume* (1.600 mètres, 10.000 francs) : 1. Cockfield, au baron Ed. de Rothschild (J. Childs); 2. Sablonnet, à une encolure; 3. Brecze, à deux longueurs; P. M. : gag., 48 francs; pl., 17 fr. 50, 17 fr. 50, 25 fr. 50.

Prix Atlantic (1.600 mètres, 10.000 francs) : 1. Vincent, à M. J. Lieux (O'Neil); 2. Oise, à une longueur; 3. Rovno, à une encolure; P. M. : gag., 63 francs; pl., 25 fr. 50 34 francs, 76 francs.

JEUDI 4 NOVEMBRE. — Auteuil. — *Prix Varaville*, (3.100 mètres, 10.000 francs) : 1. Novello, à M. A. Veil-Picard (A. Carter); 2. Dame des Prés, à une demi-longueur; 3. Saint-Amour, à une longueur; P. M. : gag., 20 fr. 50; pl., 36 fr. 50, 19 francs, 13 fr. 50.

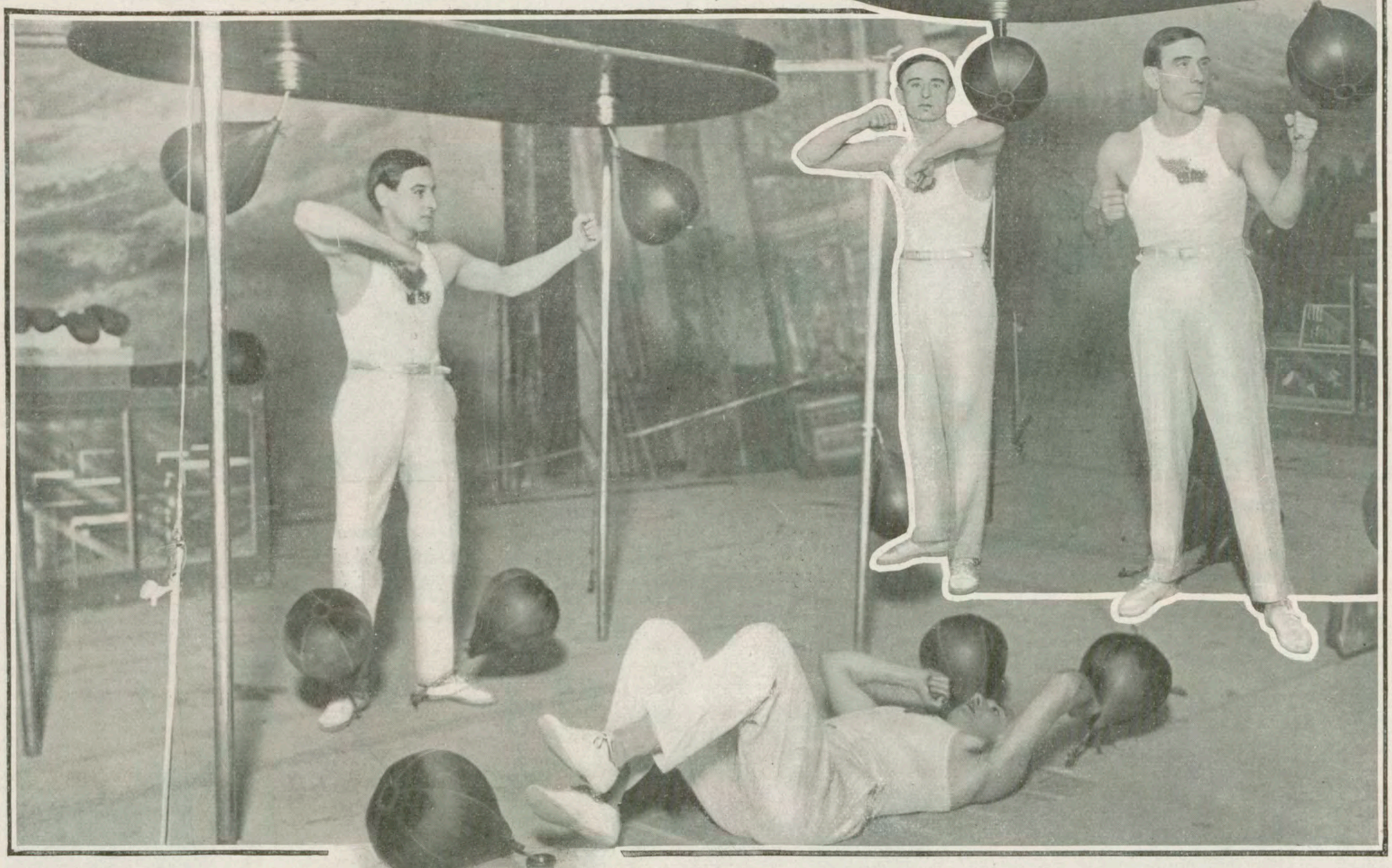
VENDREDI 5 NOVEMBRE. — Saint-Ouen. — *Prix Styrax* (4.100 mètres, 10.000 francs) : 1. Monte-Cristo, au comte Laiv (Chapman); 2. Satinette, à trois longueurs; 3. Fer, à trois longueurs; P. M. : gag., 60 fr. 50; pl., 22 fr. 50, 35 francs.

SAMEDI 6 NOVEMBRE. — Maisons-Laffitte. — *Prix Maximum* (4.000 mètres, 15.000 francs) : 1. Eglantine, à M. Jean Joubert (G. Bartholomew); 2. Caroubier, à dix longueurs; 3. Chamœrops, à trois quarts de longueur; P. M. : gag., 99 fr. 50; pl., 31 francs, 27 fr. 50, 13 fr. 50.

DIMANCHE 7 NOVEMBRE. — Auteuil. — *Prix Aston-Blount* (4.000 mètres, 25.000 francs) : 1. Mon Général, à M. A. Dufour (G. Hawkins); 2. Jealousy, à trois quarts de longueur; 3. Ben Ban, à une longueur; P. M. : gag., 145 fr. 50; pl., 51 francs, 65 fr. 50, 64 francs.

LE PUNCHING-BALL

Par les frères KEELEY



Le travail de côté.

Les frères Keeley dans l'exercice du double punching-ball.

Le travail au punching-ball est un des plus athlétiques et développe merveilleusement les muscles.

Les frères Keeley, virtuoses du punching-ball, donnent aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*, un aperçu du sport dont ils ont fait un art

Les frères Keeley ont réussi à battre tous les records en actionnant quatre appareils à la fois.

Le punching-ball n'est certes pas un numéro qu'on a coutume de voir sur les scènes de music-hall. Il a été jusqu'ici réservé surtout à l'entraînement des boxeurs et peu d'athlètes ont eu à cœur de démontrer qu'on pouvait, par le travail et l'adresse, parvenir à une dextérité, à une virtuosité semblables à celle d'un pianiste ou d'un violoniste.

C'est peut-être l'une des raisons pour lesquelles nous avons obtenu un réel succès à Paris. Mais nous osons espérer que ce n'était point seulement l'inédit de notre attraction qui faisait éclater les applaudissements du public.

Tous les deux, nous avons commencé par nous consacrer à la boxe où, sans être des champions extraordinaires, nous savons suffisamment nous défendre pour accepter quelques challenges. En nous entraînant, nous étions naturellement obligés de travailler au punching-ball et, très rapidement, nous acquîmes à cet appareil une force telle que nos compagnons de salle nous disaient sans cesse :

— Votre fortune est dans le punching-ball et non point dans la boxe. Pourquoi ne vous contentez-vous pas de vous spécialiser et de créer un numéro de music-hall, avec lequel vous remporterez des succès beaucoup plus sûrs et plus constants?

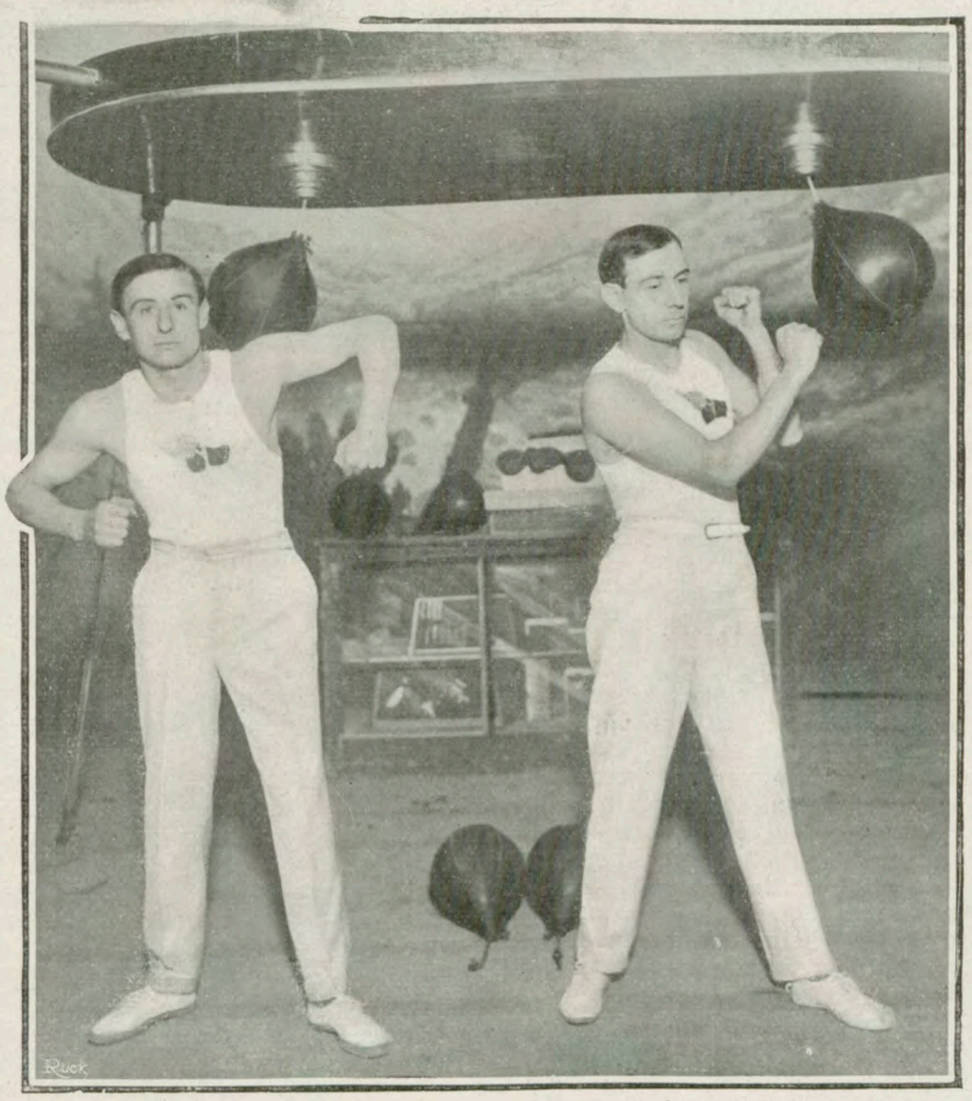
Aussitôt dit, aussitôt fait, notre décision était prise. Adieu au cercle enchanté, à ses pompes, à ses œuvres ; adieu aux gants de quatre onces ! Désormais nous nous consacrerions à ceux, plus légers, du punching-ball.

A voir le ballon osciller entre nos bras, comme s'il était mû par un ressort l'obligeant à des soubresauts normaux, comme s'il était attaché à une tige raide, on s'imagine que cet exercice n'est peut-être pas si difficile qu'on veut bien le dire.

Mais si, sans entraînement, on cherche à imiter les exercices qu'on vient d'admirer avec une douce bienveillance, on est stupéfait de leur difficulté. La mince corde qui lie le ballon à la plate-forme n'obéit pas à vos coups, le punching s'en va de droite et de gauche, en avant, en arrière. Mais il ne prend jamais la direction que vous lui indiquez. Cette désobéissance ne pourra être maîtrisée que par le travail, le travail long, pénible.

Mais ce n'est pas à nous à faire notre panégyrique. Il nous suffit de vous conseiller d'essayer.

THE BROTHERS KEELEY.

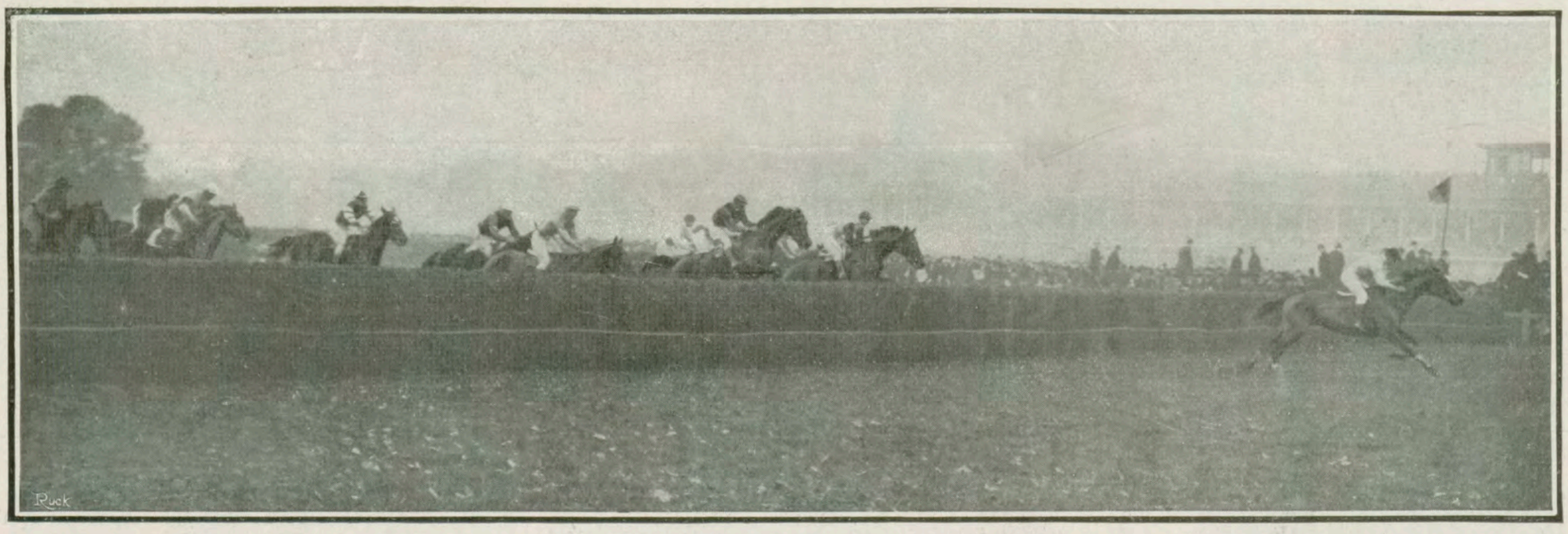


Le travail simultané.

C'est un des spectacles les plus curieux que de voir les punching-balls aller, venir, bondir et rebondir, sous les poings avertis des deux frères Keeley, ces véritables virtuoses de music-hall.

LES COURSES DE LA SEMAINE

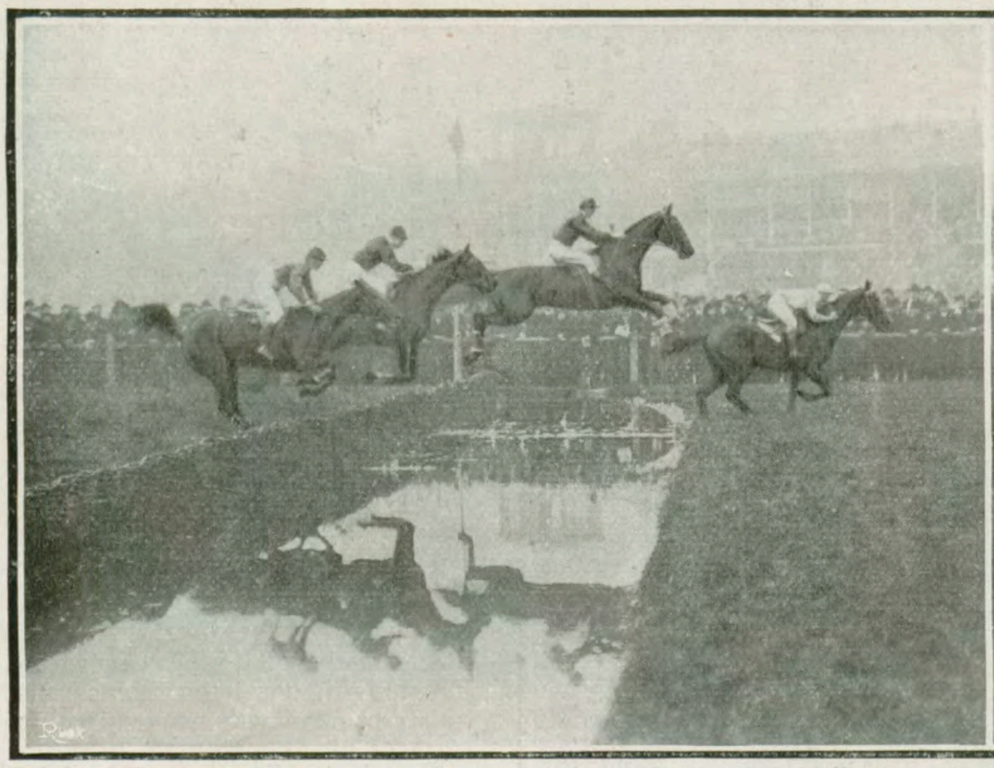
Les courses plates touchent à leur fin ℘ Le Prix Maximum ℘ Pierre Bénite jugée à sa juste valeur



Gambaiseuil | Antinoüs Pretty Alice Ben Ban Chanoine La Merveille Clarens II Jealousy

Le Prix Aston Blount (haies, handicap 25.000 francs, 4.000 mètres), Auteuil 7 novembre.

Dans ce handicap très touffu, les deux top-weight, Antinoüs et Chanoine, ont été au-dessous de leur tâche et il n'y eut que des outsiders à l'arrivée. Jealousy a fait une belle course. Ce n'est que sur la fin que Mon Général a pu s'assurer trois quarts de longueur. Ben Ban troisième.



Le Balancier Lucifer Auréale Hypnos

Le Prix Lotus (6.000 francs, 4.000 mètres. Auteuil, 4 novembre.)

Malgré quelques accrocs, les deux favoris, Hypnos et Lucifer ont pris les deux premières places. Auréale, troisième à quatre longueurs.

Clionette Hunyade Spring Night Ma Honey Le Charmeur Exigence

Le Critérium de Saint-Cloud (10.000 francs, 2.000 mètres, 2 novembre.)

Hunyade, qui n'avait aucun titre à la victoire, a mené de bout en bout et gagné dans d'excellentes conditions devant Exigence et Clionette.

La saison des courses plates touche à sa fin, mais l'avant-dernière semaine a été cependant assez remplie, et on peut détacher quelques résultats intéressants.

Celui du Prix Maximum était assez inattendu. On comptait sur Romarin et sur Chamœrops qui se sont comportés très différemment, mais sans justifier ni l'un, ni l'autre, la confiance qu'on leur accordait. Romarin, soit qu'il n'ait pas encore retrouvé complètement sa forme, soit, ce qui est plus probable, qu'il ait trouvé la distance trop longue, n'a joué dans la course qu'un rôle effacé. Chamœrops s'est beaucoup mieux comporté. Pensylvania, en sacrifiant sa chance dans une course en avant assez sévère, l'a empêché de régler l'allure à sa guise et l'effort qu'il a dû fournir pour la battre lui a enlevé le meilleur de ses ressources. Caroubier, plus ménagé, l'a battu pour la place; mais il a succombé lui-même et de loin contre Eglantine : la course que la fille de Perth venait de fournir contre Ripolin attestait de sérieux progrès, mais on craignait pour elle la distance. Mais sur ce point, son propriétaire était probablement très édifié, à en juger par la façon très crâne dont il a joué sa partie. Sa compagne d'écurie, Pensylvania, s'est attachée en effet à rendre la course aussi dure que possible, et quand elle a fléchi à l'entrée de la ligne droite à l'attaque de Chamœrops, Eglantine est venue à son tour régler le poulain du marquis de Ganay, et gagner dans un canter. La victoire de la pouliche est donc aussi significative que brillante. Evidemment, battre Caroubier et Chamœrops avec un avantage de dix et douze livres sans compter le sexe, n'est pas un exploit, mais l'extrême facilité de ce succès en accroît singulièrement la valeur. Bien des animaux, surtout des pouliches, ne trouvent qu'à l'automne la pleine possession de leurs moyens, et M. Joubert a eu la main singulièrement heureuse ces temps derniers en s'en adjugeant quelques-uns. C'est une rare aubaine pour un propriétaire-éleveur que de prendre pour 6.750 francs, dans un prix à réclamer, une fille de Perth et Rose de Mai, capable de gagner le Prix Maximum.

Azalée a battu Hérault d'une tête dans le prix de Neuvillette. Malgré l'aptitude que le poulain de M. Fischoff avait montré déjà pour cette distance et pour cette piste, où il avait en juillet battu Fils du Vent, la fille de Flying Fox ne sort pas grandie de cette rencontre, surtout si l'on considère que Moisson suivait les deux premiers à deux longueurs. Ce qu'il faut surtout retenir de cette course, c'est l'échec complet de Pierre Bénite. La bonne course que la fille de Childwick avait fournie dans la Coupe d'Or pouvait faire croire que la piste droite de Maisons lui était favorable et laissait espérer une réhabilitation. Cet espoir a été loin de se réaliser. La pouliche de M. Ed. Veil-Picard manque de tempérament. C'est ce qui paraît ressortir évidemment de sa décevante carrière; car ses courses de rentrée ont été toujours les meilleures ou, pour mieux dire, les seules bonnes. Sa première course de l'année, inaugurée par sa fameuse victoire sur Union, a été suivie de courses franchement mauvaises. A l'automne, après sa rentrée très satisfaisante dans la Coupe d'Or, elle a été sans cesse déclinant. Au fond, sa troisième place dans la Coupe, à deux longueurs du Duc d'Albe qui lui rendait sept livres, est très probablement la meilleure, en tout cas la plus significative de sa carrière; car à l'heure où nous sommes, avec le recul qui nous permet de juger plus froidement les choses, on peut reléguer dans le domaine de la légende cette qualité exceptionnelle qu'elle aurait laissé dans son duel meurtrier contre Union.

STUART.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.